

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ, МОЛОДІ ТА СПОРТУ УКРАЇНИ  
УКРАЇНСЬКА ДЕРЖАВНА АКАДЕМІЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

**Якименко Наталія Василівна**

УДК: 330.34: 656.078.8

**МЕТОДОЛОГІЧНІ АСПЕКТИ УПРАВЛІННЯ ПРОЦЕСАМИ  
ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОГО ЗРОСТАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО  
ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ**

Спеціальність 08.00.03 – економіка та управління національним господарством

**Автореферат**  
дисертації на здобуття наукового ступеня  
доктора економічних наук

Харків – 2013

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана в Українській державній академії залізничного транспорту Міністерства освіти і науки, молоді та спорту України.

**Науковий консультант:**

доктор економічних наук, професор  
**Дикань Володимир Леонідович,**  
Українська державна академія залізничного транспорту, завідувач кафедри економіки, організації і управління підприємством.

**Офіційні опоненти:**

доктор економічних наук, професор  
**Бараш Юрій Савелійович,**  
Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту ім. академіка В. Лазаряна, завідувач кафедри обліку, аудиту та інтелектуальної власності;

доктор економічних наук, професор  
**Кібік Ольга Миколаївна,**  
Національний університет «Одеська юридична академія», завідувач кафедри національної економіки;

доктор економічних наук, професор  
**Шинкаренко Володимир Григорович,**  
Харківський національний автомобільно-дорожній університет, професор кафедри менеджменту.

Захист відбудеться «29» березня 2013 р. о 13<sup>00</sup> годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 64.820.05 в Українській державній академії залізничного транспорту за адресою: м. Харків, майдан Фейєрбаха, 7, ауд. 3.501.

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Української державної академії залізничного транспорту за адресою: 61050, м. Харків, майдан Фейєрбаха, 7, ауд. 2.209.

Автореферат розіслано «26» лютого 2013 р.

Учений секретар  
спеціалізованої вченої ради

І. В. Чорнобровка

## ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

**Актуальність теми дослідження.** Для країн ЄС все більшого значення набувають товарно-транспортні потоки в азіатському напрямку. Щорічні загальні обсяги торгівлі між Європою та Азією складають понад 600 млрд дол. США, з яких лише 1 % забезпечується транспортною інфраструктурою країн СНД. При цьому економічні зв'язки між країнами Європи та Азіатсько-Тихоокеанського регіону інтенсивно розвиваються. Навіть за песимістичними прогнозами очікується зростання обсягів перевезень у довгостроковій перспективі в 3 рази. Потенційні можливості залучення вантажоперевезень євразійського потоку через територію України оцінюються обсягом понад 150 млн. т (переважно вантажі з Росії, Китаю, Японії та Південної Кореї). Але на тлі цього динамічного зростання Україна продовжує втрачати транспортні потоки, статус, а відповідно, економічні та соціальні переваги транзитної держави, тим самим обмежуючи джерела наповнення бюджетів, зменшуючи можливості розвитку національної економіки.

Теоретики та практики в галузі управління національною економікою поділяють загальну точку зору щодо необхідності розвитку інфраструктурних галузей економіки. Так від функціонування та розвитку транспорту значно залежить поточний стан і перспективи національного господарства, можливості зайняття країною достойного місця в системі глобального розподілу виробництва, у сучасній системі міжнародних відносин. Однак безліч проблем знижують ефективність функціонування національного транспортного ринку. Для одного з його головних учасників, яким є залізничний транспорт, проблеми функціонування мають техніко-технологічний, організаційно-управлінський, кадровий, інвестиційний та інший характер. У наш час розпочато процеси реформування залізничної галузі, які мають сформувати нові умови ефективного функціонування та розвитку. В більшості заходи, прийняті до реалізації, стосуються системи управління галуззю, формування в ній конкурентного середовища. Проте сьогодні існує необхідність в акцентуванні уваги на таких проблемних питаннях, як створення відповідного до потреб галузі інституційного середовища, здатного сприяти реалізації запланованих змін; формування інноваційної сприйнятливості залізничного транспорту; підготовка персоналу під майбутні потреби галузі тощо. Все це в сукупності створить підґрунтя забезпечення стійкого економічного зростання залізничного транспорту в умовах трансформаційних перетворень галузі.

На формування наукових поглядів щодо теоретико-методологічного базису забезпечення економічного зростання залізничного транспорту України вплинули роботи таких вчених, як Л. Абалкін, О. Амоша, І. Ансофф, Б. Буркинський, А. Гальчинський, В. Геєць, С. Глазєв, Г. Клейнер, Є. Лавров, І. Лукінов, Ю. Макогон, М. Тодаро, М. Туган-Барановський, Ю. Шараєв, Й. Шумпетер та ін.

Окремі чинники, механізми та інструменти забезпечення ефективного функціонування і соціально-економічного розвитку суб'єктів економіки викладено в роботах таких вчених, як Г. Гутман, П. Друкер, Б. Кваснюк, М. Портер, Д. Рікардо, А. Сміт, О. Тищенко та ін.

Розробленню питань щодо забезпечення ефективного функціонування транспортної системи країни багато уваги приділяють такі науковці: Є Алексєєв,

Т. Блудова, В. Вінников, М. Дюбанов, Т. Євтодієва, В. Галабурда, О. Кібік, О. Криворучко, Є. Курніков, Ю. Кутах, В. Персіанов, Д. Прейгер, В. Фурсов, В. Шинкаренко та ін.

Науковий пошук шляхів підвищення ефективності діяльності та соціально-економічного розвитку залізничного транспорту України у своїх працях здійснили Ю. Бараш, В. Большаков, О. Дейнека, В. Дикань, О. Кірдіна, В. Ільчук, Л. Калініченко, Н. Колеснікова, В. Компанієць, В. Пасічник, Л. Позднякова, І. Токмакова, Н. Чебанова та ін.

Відаючи належне науковій і практичній значущості праць названих учених, слід зазначити, що у вітчизняній літературі та на практиці господарювання залізничного транспорту досі не сформовано комплексного підходу до забезпечення його економічного зростання. Зростаюча гострота проблеми формування та розвитку чинників економічного зростання залізничного транспорту, особливо в умовах трансформаційних процесів галузі, відсутність достатнього теоретико-методологічного та методичного підґрунтя реалізації заходів управління якістю процесів, людським капіталом, інноваційною сприйнятливістю залізничного транспорту, надійністю залізничної техніки, корпоративною безпекою тощо обумовили вибір теми дисертаційної роботи, визначили її логіко-структурну побудову, мету, об'єкт, предмет і завдання дослідження.

**Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами.** Наукові результати та висновки дисертаційного дослідження використані під час виконання науково-дослідної роботи кафедри економіки, організації і управління підприємством Української державної академії залізничного транспорту за темами «Забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств в умовах міжнародних транспортних коридорів» (номер державної реєстрації 0109U001183), у межах якої автором розроблено модель функціонування промислово-транспортних об'єднань, і «Забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту в логістичній системі» (номер державної реєстрації 0111U002243), у межах якої автором систематизовано чинники забезпечення конкурентоспроможності транспортних послуг підприємств залізничного транспорту, сформовано концепцію створення інноваційної логістичної системи залізничного транспорту та розроблено організаційно-економічний механізм забезпечення інноваційного розвитку залізничного транспорту.

**Мета і завдання дослідження.** Метою дисертаційної роботи є розроблення теоретико-методологічних підходів, методичних основ і практичних рекомендацій щодо управління процесами забезпечення економічного зростання залізничного транспорту України в умовах трансформацій на макро- та галузевому рівнях.

Поставлена мета дослідження зумовила постановку та вирішення таких завдань:

- розвинути теоретичні положення стійкого розвитку національного транспортного ринку;
- сформувані теоретичні положення щодо сутності та складу потенціалу економічного зростання залізничного транспорту і розробити концепцію управління ним;
- запропонувати методичний підхід до оцінювання рівня корпоративної

безпеки залізничного підприємства;

- здійснити моделювання ієрархії загроз корпоративній безпеці залізничного транспорту;
- розробити теоретичний і методичний базис управління інноваційною сприйнятливістю залізничного транспорту;
- запропонувати удосконалений механізм вибору партнерів при реалізації інвестиційно-інноваційної діяльності суб'єктами залізничного транспорту;
- розкрити роль людського чинника в забезпеченні економічного зростання залізничного транспорту;
- розробити організаційно-методичний підхід до забезпечення інноваційної сприйнятливості залізничного транспорту;
- визначити та вивчити склад інституційного середовища залізничного транспорту і розробити механізм узгодження економічних інтересів його складових;
- здійснити класифікацію регуляторних інструментів економічного зростання залізничного транспорту;
- розробити методичний підхід до оцінювання системи управління якістю підприємств залізничного транспорту, вивчити її підсистеми та процеси на прикладі залізничного підприємства;
- розробити теоретичну модель інституційного механізму управління процесами забезпечення надійності залізничної техніки.

**Об'єкт дослідження** – управління процесами забезпечення економічного зростання залізничного транспорту України в умовах трансформацій на макро- та галузевому рівнях.

**Предмет дослідження** – теоретико-методологічні та методичні засади удосконалення управління процесами забезпечення економічного зростання залізничного транспорту України.

**Методи дослідження.** В основу методології дисертаційної роботи покладено системний підхід, у межах якого застосовано методи: *порівняння і систематизації* – при дослідженні сутнісних характеристик понять «економічне зростання», «корпоративна безпека», «транспортно-логістичний кластер»; *анкетування та експертного аналізу* – при визначенні значущості часткових показників оцінки рівня корпоративної безпеки залізничних підприємств і встановленні найбільш впливових загроз її рівню; *системного аналізу* – при обґрунтуванні структури інституційного середовища залізничного транспорту, структури потенціалу економічного зростання та організаційної структури залізничного виробничо-логістичного кластера; *теорії графів і матричного аналізу* – при формалізації зв'язків між загрозами корпоративній безпеці залізничного транспорту, наочного відображення етапності визначення ієрархії загроз; *процесний підхід* – для функціонально-результативної декомпозиції процесу управління інноваційною сприйнятливістю залізничного транспорту та інтегрованих процесів формування і забезпечення надійності рухомого складу; *морфологічного аналізу* – для уточнення понятійно-категоріального апарату за поставленою проблемою; *графічний* – для наочного подання теоретичного і методичного матеріалу; *абстрактно-логічний* – для теоретичних узагальнень і висновків дослідження;

*інституціональний аналіз* – при дослідженні механізмів функціонування залізничного транспорту, при класифікації регуляторних інструментів його економічного зростання; *факторний аналіз* – для визначення основних чинників, що впливають на розвиток глобального та національного транспортного ринків, результативність інвестиційно-інноваційної діяльності на залізничному транспорті України, його інноваційну сприйнятливість.

Інформаційною базою дослідження є нормативні акти, що регламентують діяльність залізничного транспорту України, матеріали Держкомстату України, Укрзалізниці, міжнародних залізничних організацій, монографії, збірники наукових праць, статистичні звіти залізничних підприємств, ресурси Інтернету.

**Наукова новизна отриманих результатів** полягає в концептуальному вирішенні науково-прикладної проблеми управління процесами забезпечення економічного зростання залізничного транспорту України як умови стійкого соціально-економічного розвитку національного транспортного ринку.

Найбільш важливі результати дослідження, що містять елементи наукової новизни, полягають у такому:

*вперше:*

– запропоновано комплексну методологію управління процесами забезпечення економічного зростання залізничного транспорту України як умови стійкого соціально-економічного розвитку національного транспортного ринку, яка ґрунтується на розроблених теоретико-методологічних і методичних підходах до інноваційної сприйнятливості та корпоративної безпеки залізничного транспорту, інтегрованої надійності залізничної техніки, моделі галузевої інноваційної підготовки персоналу, кластеризації та інституційного забезпечення необхідних змін на мезо- та макрорівнях. У контексті здійснюваного реформування залізничного транспорту така методологія дозволяє обрати правильний вектор і сформувану стратегію якісних соціально-економічних змін;

– теоретично обґрунтовано цілісну концепцію управління інноваційною сприйнятливістю залізничного транспорту, сформовану, по-перше, узагальненням теоретичних положень щодо сутності та чинників інноваційної сприйнятливості; по-друге, побудовою контуру управління нею, який включає поєднані прямими та зворотні зв'язками рівні та механізми; по-третє, розробленням бізнес-процесу управління інноваційною сприйнятливістю залізничного транспорту з уточненням послідовності ініціації циклу управління портфелем проектів на етапі планування. Концепція складає основу реалізації ефективного механізму забезпечення економічного зростання залізничного транспорту України;

– сформовано теоретичну модель інституційного механізму управління процесами забезпечення надійності залізничної техніки, який визначає правила взаємодії суб'єктів забезпечення надійності на основі реалізації їх економічних інтересів. Для цього ідентифіковано та охарактеризовано процеси забезпечення надійності залізничної техніки (процеси постачальників рухомого складу, підприємств залізничного транспорту, субспоживачів залізничної техніки, споживачів залізничних послуг і забезпечуючої підсистеми); розкрито складові інституційного механізму управління забезпеченням надійності; визначено протиріччя інтересів суб'єктів забезпечення надійності залізничної техніки та

методичний підхід до оцінювання ефективності реалізації цих інтересів. Це дозволило розкрити управлінсько-організаційний підхід до проблем забезпечення надійності залізничної техніки, що впливає на стан основних фондів залізничного транспорту;

– розроблено організаційно-методичний підхід до забезпечення інноваційної сприйнятливості залізничного транспорту на основі формування залізничного виробничо-логістичного кластера, що ґрунтується на перевагах кластерної моделі для розвитку транспортної системи України, розкриває відмінності такого виду об'єднання за ознаками: продукція, учасники, мета, завдання та результат; визначає організаційну структуру залізничного виробничо-логістичного кластера. Це дозволить збільшити можливості реалізації перспективних інноваційних проектів, модернізувати техніко-технологічну базу підприємств залізничного транспорту, сформувати інформаційну оболонку процесів економічного зростання та розвитку залізничного транспорту;

– введено в науковий обіг категорію «потенціал економічного зростання», що розуміється як динамічна система компонентів середовища соціально-економічної системи, які при перетворенні з можливостей у капітал забезпечують прирощення результатів. Обґрунтовано, що він визначається джерелами, імпульсами й генераторами економічного зростання в розрізі історичної, імітаційної, ментальної, культурної, майново-технологічної та когнітивної складових. Це дало змогу розробити концепцію управління потенціалом економічного зростання залізничного транспорту, яка ґрунтується на адаптивно-когнітивному підході до управління і є теоретичним обґрунтуванням формування стратегії економічного зростання залізничного транспорту;

*удосконалено:*

– методичний підхід до вибору партнерів реалізації інноваційних проектів на залізничному транспорті України, в основі якого, на відміну від існуючих, знаходиться матриця вибору, побудована з урахуванням корисного ефекту від результату реалізації та виду технологічної платформи, комбінації яких характеризують націленість проекту на екстенсивний чи інтенсивний розвиток галузі, забезпечення одного з видів стійкості та визначення характеру процесів зростання вартості бізнесу;

– класифікацію регуляторних інструментів економічного зростання залізничного транспорту за рахунок уточнення складу цінкових і нецінкових. Це дозволило запропонувати методичний підхід до оцінки системи управління якістю підприємств залізничного транспорту, який ґрунтується на ідентифікації процесів формування якості (процеси надання послуг, обслуговування споживачів, забезпечення послуг, обслуговуючі та управлінські процеси) і їх підпроцесів;

– систематизацію загроз корпоративній безпеці залізничного транспорту відповідно до рівнів прояву в сучасних умовах господарювання. Це здійснено шляхом експертного формування переліку загроз, побудови моделі їх ієрархії на основі застосування методів графів і матричного аналізу, що дозволило обґрунтувати пріоритетні напрямки управління корпоративною безпекою як передумови забезпечення економічного зростання залізничного

транспорту;

– теоретичні засади забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту за рахунок уточнення її складових, розкриття інструментарію забезпечення, удосконалення принципів управління залізничним транспортом з метою отримання конкурентних переваг на ринку транспортних послуг. Це необхідно з позиції створення привабливості національної транспортної системи для залучення додаткових обсягів транзитних вантажів у напрямку Європа-Азія;

*набули подальшого розвитку:*

– методичний підхід до оцінювання людського капіталу як умови забезпечення економічного зростання залізничного транспорту, що, на відміну від існуючих, базується на розрахунках індексів середнього трудового стажу працівників, їхнього освітнього рівня, рівня оплати праці, які пристосовані для розрахунку на мікрорівні, а також введення показника, який характеризує інноваційність людського капіталу. Це дало змогу запропонувати модель системи галузевого інноваційного навчання, реалізація якої створює базис необхідних змін у процесах забезпечення економічного зростання залізничного транспорту;

– теоретичні положення щодо формування та розвитку інституційного середовища залізничного транспорту України за рахунок уточнення змісту наукової категорії «інституційне середовище залізничного транспорту», визначення складу його інституцій, інститутів, механізмів і зв'язку між ними; розгляду видів економічних інтересів суб'єктів інституційного середовища залізничного транспорту і механізму їх узгодження. Це дало змогу визначитися з обов'язковою вимогою реалізації трансформаційних процесів галузі – управління постійним розвитком інституційного середовища з урахуванням змін внутрішніх і зовнішніх умов функціонування залізничного транспорту;

– методичний підхід до оцінювання рівня корпоративної безпеки залізничного транспорту, адаптованого до його специфіки, що враховує функціональні сфери корпоративної безпеки, кількісно вимірює інтегровану характеристику шляхом розрахунку інтегрального показника, рівень якого дозволяє обґрунтовувати доцільність реалізації управлінських заходів. Особливістю підходу є врахування соціально-ціннісної складової корпоративної безпеки, яка характеризує соціально-відповідальне ставлення керівництва галузі до персоналу.

**Практичне значення отриманих результатів** визначається обґрунтуванням і розробленням механізмів, інструментів і напрямків забезпечення економічного зростання залізничного транспорту України. Самостійного практичного значення мають розробки щодо механізмів формування залізничного виробничо-логістичного кластера, методичні підходи до вибору партнерів реалізації інноваційних проектів на залізничному транспорті України, до оцінювання людського капіталу підприємств і рівня їх корпоративної безпеки.

Результати дисертаційного дослідження та пропозиції щодо формування й оцінювання системи управління якістю підприємств локомотивного господарства враховано в практиці Краснолиманської дирекції залізничних перевезень Донецької залізниці (довідка № ДН-11/67 від 8 вересня 2012 р.). Пропозиції щодо механізму



управління надійністю рухомого складу враховано в практиці Технічною службою Південної залізниці (довідка № НТО-17/361 від 27 вересня 2012 р.). Рекомендації щодо оцінювання людського капіталу підприємств враховано в діяльності ТОВ «Компанія Агротрейд» (акт впровадження № 14/48 від 31 серпня 2012 р.).

Основні наукові і методологічні положення роботи використовуються в навчальному процесі Української державної академії залізничного транспорту при викладанні дисциплін: «Економіка підприємств», «Стратегічне управління підприємством», «Забезпечення конкурентоспроможності підприємств», «Економіка залізничного транспорту», «Планування діяльності підприємств на залізничному транспорті» (довідка від 3 вересня 2012 р.).

**Особистий внесок здобувача.** Усі наукові результати, отримані в дисертаційній роботі та винесені на захист, здобуто особисто автором і відображено в наукових публікаціях. З наукових праць, опублікованих у співавторстві, у дисертації використано лише ті положення, ідеї та висновки, які є результатом самостійної роботи автора. Внесок автора в роботи, виконані у співавторстві [2, 8, 11, 17, 19, 20, 43, 45], наведено у списку опублікованих праць за темою дисертації.

**Апробація результатів дисертації.** Основні теоретичні, методологічні та науково-практичні результати досліджень оприлюднені автором на 12 міжнародних науково-практичних, 2 міжнародних науково-технічних і 2 всеукраїнських науково-технічних конференціях: Міжнародній науково-практичній конференції «Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України» (Коктебель, 2008-2011 рр. і Харків, 2012 р.); Міжнародній науково-практичній конференції «Проблеми економіки и управления на железнодорожном транспорте» (Судак, 2008-2009 рр. та Яремче, 2010 р.); IX Міжнародній науково-практичній конференції «Проблеми економіки транспорту» (Дніпропетровськ, 2010 р.); VI Міжнародній науковій конференції «Наука в інформаційному просторі» (Дніпропетровськ, 2010 р.); Міжнародній науково-практичній конференції «Сучасні проблеми ефективності інноваційно-інвестиційного розвитку підприємства» (Харків, 2010 р.); Міжнародній науково-технічній конференції кафедр академії та спеціалістів залізничного транспорту і підприємств (Харків, 2008 р., 2011 р.); VIII Міжнародній науково-практичній конференції «Передовые научные разработки» (Прага, 2012 р.), Всеукраїнській науково-технічній конференції «Проблеми і перспективи транспорту: технологія, управління, економіка, логістика, право» (Одеса, 2011-2012 рр.).

**Публікації.** Результати дисертаційного дослідження викладено автором в 47 наукових працях загальним обсягом 48,22 ум.-друк. арк. Серед них: 2 монографії (у тому числі одна особиста обсягом 22,6 ум.-друк. арк.); 29 наукових статей у фахових наукових виданнях, з яких 24 написано особисто автором (загальним обсягом 14,8 ум.-друк. арк.); тези доповідей на 16 конференціях.

**Обсяг і структура роботи.** Дисертація складається зі вступу, п'яти розділів, загальних висновків, додатків, списку використаних джерел. Загальний обсяг дисертації – 467 сторінок. Основний обсяг роботи становить 356 сторінок і містить 82 рисунки, з яких 21 займають 21 повну сторінку, 36 таблиць, з яких 10 займають 13 повних сторінок. Список використаних джерел, що містить 367 найменувань, викладено на 40 сторінках, 22 додатки - на 37 сторінках.

## ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЇ

У *вступі* обґрунтовано актуальність обраної теми дисертації, сформульовано мету та завдання, визначено об'єкт, предмет, методи дослідження, охарактеризовано наукову новизну та практичну значущість отриманих результатів, наведено дані щодо їх апробації та публікацій.

У *першому розділі* «*Парадигма стійкого розвитку складових транспортної системи України в умовах розвитку глобального транспортного ринку*» вивчено проблеми національного транспортного ринку та окреслено умови його стійкого соціально-економічного розвитку, у тому числі в глобальному вимірі. Удосконалено принципи управління залізничним транспортом з метою забезпечення стійкого соціально-економічного розвитку.

Однією з характерних рис економічної системи України є її відкритість і залежність від світової економічної динаміки. Поява нових світових лідерів товаровиробництва, зміна зовнішньоекономічних векторів розвитку країн обумовлюють необхідність реагування вітчизняної економіки на ці глобальні процеси. Україна як країна з вигідним географічним положенням і розвинутою мережею транспортних комунікацій може поборотися за обсяги транзитних вантажопотоків, які зростають між Заходом і Сходом. Для цього мають бути створені необхідні умови стійкого соціально-економічного розвитку національного транспортного ринку (НТР) як частини глобального.

Нині в основі розвитку глобального транспортного ринку (ГТР), який об'єднує ринок транспортних послуг, транспортну інфраструктуру та виробничо-ресурсну складову, знаходяться такі принципи: 1) забезпечення суспільно корисного транспортного ефекту; 2) пропорційність розвитку складових транспортного ринку (ТР); 3) організаційна і технологічна спорідненість НТР, відповідність їх складових міжнародним параметрам; 4) інноваційний характер розвитку складових НТР; 5) гнучкість до зміни лідерів на міжнародному ринку товарів, швидке реагування на зміну кон'юнктури вантажів, які перевозяться, і вимог споживчого ринку до рівня сервісу; 6) безпечність та екологічність функціонування складових НТР.

Умови функціонування та розвитку ГТР розподіляються на національні (рівень науково-технічного прогресу в країні, техніко-технологічний рівень підприємств, обсяги державного регулювання у сфері надання транспортних послуг, насиченість і доступність НТР, рівень ефективності та розвитку транспортної, логістичної інфраструктури та вітчизняної мережі міжнародних транспортних коридорів тощо) і глобальні (тенденції регіоналізації та інтеграції на світовому рівні, міжнародний рух капіталів, обсяги світової торгівлі, міжнародний розподіл праці та кооперація, дотримання країнами обраних регламентів розвитку транспортного ринку, рівні тарифів закордонних перевізників, розроблення та будівництво альтернативних транспортних маршрутів тощо). Проведений аналіз проблем, які ускладнюють розвиток НТР, підтвердив необхідність реалізації заходів щодо збільшення техніко-технологічного рівня його складових, уніфікації та стандартизації процедур, безпеки, швидкості, комплексності й екологічності процесів, концентрації ресурсів і виробництва.

Швидка змінюваність глобальних чинників впливу НТР актуалізує завдання

забезпечення стійкості соціально-економічного розвитку, який можливий за таких умов: 1) існування конкурентного ринку транспортних послуг, де існує внутрішньовидова та міжвидова конкуренція видів транспорту; 2) застосування різних форм інтеграції (об'єднання, координація, кооперація тощо) між суб'єктами ТР з метою удосконалення технологій перевезення, оптимізації витрат, покращення рівня сервісу тощо; 3) динамічне економічне зростання складових НТР; 4) збільшення частки конкурентоспроможного вітчизняного виробництва продукції для залізничної галузі; 5) підвищення екологічності різних видів транспорту; 6) соціально-відповідальне господарювання суб'єктів ТР. Враховуючи визначені завдання, удосконалено принципи управління залізничним транспортом щодо забезпечення стійкого соціально-економічного зростання, які запропоновано об'єднати у групи: управління персоналом і соціальною сферою; перевізним процесом; інвестиційно-інноваційною діяльністю; екологічністю та ресурсозбереженням. Їх реалізація позначається на можливості залізничного транспорту задовольняти зростаючі потреби вантажовласників і пасажирів, а отже, є основою його економічного зростання.

Динаміка основних техніко-економічних показників діяльності залізничного транспорту підтвердила його статичну економічну стійкість, яка відповідає типу розвитку – просте відтворення, для якого, перш за все, характерно незначне збільшення обсягів перевезень, обмежене оновлення техніко-технологічної бази, незмінна кількість та якість фактора праці. Зараз необхідно створити умови для економічного зростання залізничного транспорту. При цьому зовнішні можливості економічного зростання характеризуються категорією «потенціал економічного зростання», а внутрішні спроможності до цього відображає категорія «корпоративна безпека».

У *другому розділі «Теоретичні засади вивчення потенціалу економічного зростання залізничного транспорту України»* надано визначення і зміст поняття «потенціал економічного зростання», розкрито компоненти потенціалу економічного зростання (ПЕЗ) залізничного транспорту України та сформовано концепцію управління ним.

Дослідження питань економічного зростання дозволило виділити основні проблемні області, такі як його мета, чинники, умови. Достатньо новою категорією в даній проблематиці є дослідження ПЕЗ як комплексної величини, яка відображає складові економічного зростання у їх взаємозв'язках і взаємозалежностях. ПЕЗ орієнтований на досягнення якості зростання й тому базується на поліпшенні (модернізації) структурних компонентів.

Узагальнення дослідження категорій «економічний потенціал», «економічне зростання» дозволило визначити зміст поняття «потенціал економічного зростання» через розкриття специфіки його виникнення та реалізації. Він є динамічною системою компонентів середовища соціально-економічної системи, які при перетворенні з можливостей на капітал забезпечують прирощення результатів.

Обґрунтовано висновок, що ПЕЗ визначається джерелами, імпульсами й генераторами економічного зростання, зв'язки між якими зображено на рис. 1. Результати аналізу підтвердили значний ПЕЗ залізничного транспорту, який неефективно використовується, що більшою мірою пов'язано не стільки з



Рис. 1. Схема компонентів потенціалу економічного зростання

організацією роботи в галузі, скільки з її взаємодією з навколишнім середовищем.

Запропоновано застосовувати адаптивно-когнітивний підхід до управління ПЕЗ залізничного транспорту. Модель такого управління включає чотири вектори: 1) оновлення транспортного виробництва та вдосконалення структури виробничих відносин, виробничої логістики й технологічних ланцюжків; 2) удосконалення нормативно-правового середовища; 3) удосконалення організаційних структур і методів управління; 4) вектор трансформації системи традиційних цінностей і мотивації.

Визначено три типи механізмів управління ПЕЗ: 1) такі, що відтворюють потенціал; 2) такі, що оновлюють потенціал; 3) такі, що нарощують потенціал. В основі кожного з них відповідний інструментарій. Наприклад, забезпечення відтворення потенціалу залежить від ефективного управління ресурсами, механізм оновлення залежить від інструментарію управління інноваційно-інвестиційною діяльністю, а механізм нарощення потенціалу - від інструментарію управління трансформаційними процесами в галузі.

Сформовано концепцію управління ПЕЗ на залізничному транспорті, яка ґрунтується на механізмі модернізації економічного потенціалу галузі та на застосуванні сучасних адаптивно-когнітивних підходів до управління й призначена сформулювати стратегію ПЕЗ (рис. 2).

*У третьому розділі «Концептуальні аспекти управління корпоративною безпекою залізничного транспорту України як передумови стійкого економічного зростання»* проведено систематизацію загроз корпоративній безпеці (КБ) залізничного транспорту відповідно до рівнів прояву в сучасних умовах господарювання, запропоновано методичний підхід до оцінювання рівня КБ залізничного транспорту, обґрунтовано вплив організаційного лідерства на соціально-економічні результати діяльності залізничного транспорту.

В основі забезпечення стійкого економічного зростання залізничного

## КОНЦЕПЦІЯ УПРАВЛІННЯ ПОТЕНЦІАЛОМ ЕКОНОМІЧНОГО ЗРОСТАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

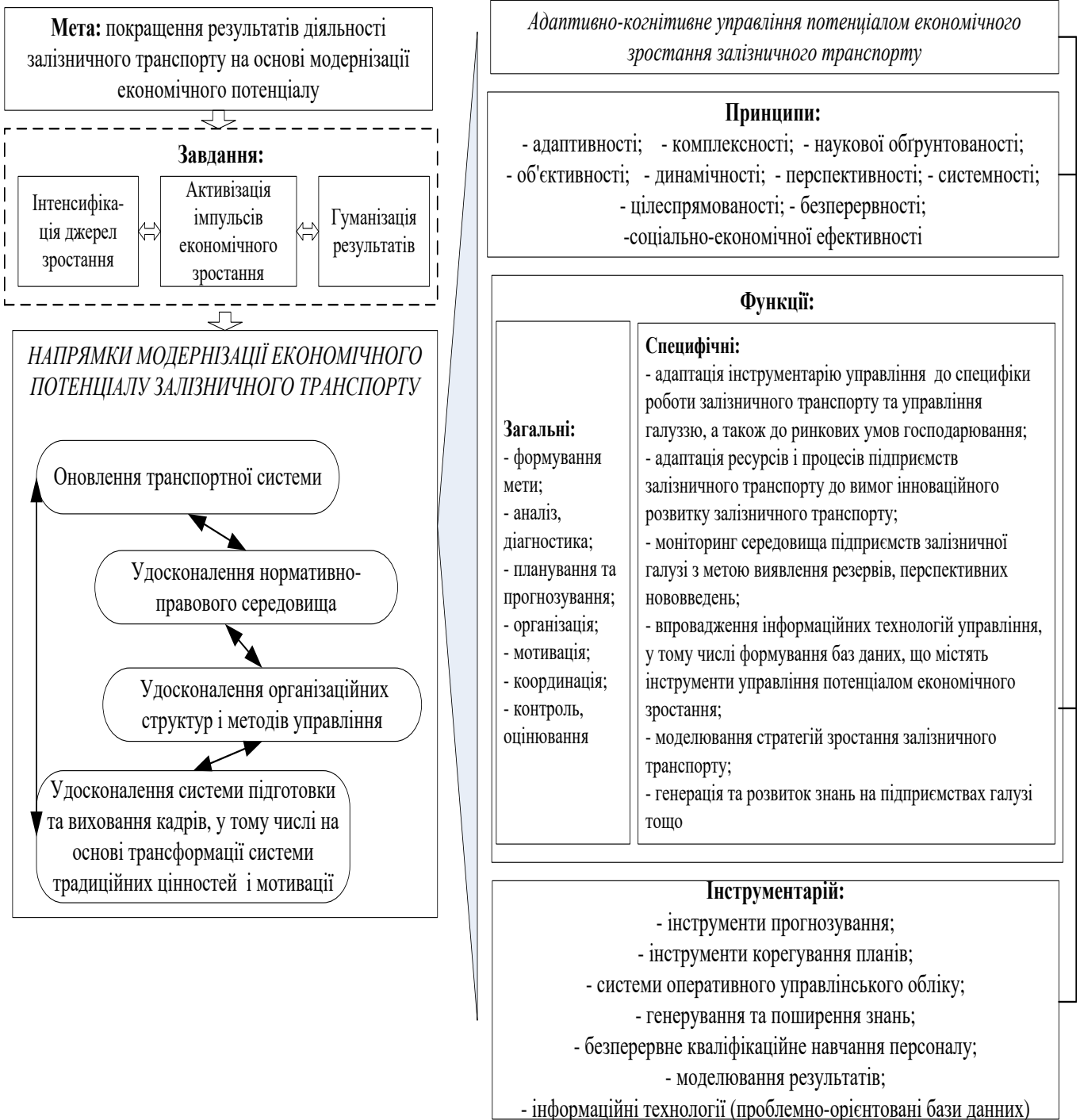


Рис. 2. Концепція управління потенціалом економічного зростання залізничного транспорту

транспорті знаходяться динамічні зміни в рівні розвитку складових його КБ. Визначено, що вона визначається таким рівнем соціально-економічного розвитку залізничного транспорту, який характеризується найбільш повним і раціональним використанням економічного потенціалу, здатністю до самовідтворення, захищеністю від дії дестабілізуючих чинників, стійкістю взаємозв'язків між структурними та функціональними елементами, що сприяє задоволенню сукупності

економічних, соціальних, культурних і психологічних інтересів зацікавлених осіб у ключі стратегічних цілей розвитку галузі. Складовими КБ залізничного транспорту встановлено: фінансово-економічну, інтелектуально-кадрову, організаційно-управлінську, інформаційну, інституційно-правову, техніко-технологічну, силову та соціально-ціннісну. Для кожної з них визначено перелік загроз, які можуть викликати небезпеку для корпоративної системи (рис. 3).

Методичні основи управління КБ включають сукупність таких видів менеджменту: 1) управління виробництвом, у тому числі управління якістю продукції, ресурсів і процесів; 2) управління фінансами; 3) когнітивний менеджмент; 4) корпоративний ризик-менеджмент; 5) управління організаційною культурою; 6) контролінг.

У межах загальної послідовності управління КБ залізничного транспорту запропоновано методичний підхід до оцінки її рівня. Враховуючи характер впливу часткових показників на загальний рівень КБ, здійснено їх стандартизацію, а використання експертного методу дозволило визначити вагові коефіцієнти значущості стандартизованих показників рівня КБ залізничних підприємств. У результаті розраховано інтегральні показники оцінки складових КБ ДП «Південна залізниця» та інтегральний показник загального рівня КБ підприємства (рис. 4). Результати розрахунків довели що в середньому за 2007-2011 рр. рівень КБ склав 0,51, що підтвердило необхідність вивчення найбільш впливових загроз, які знижують її рівень. Для цього в роботі виконано моделювання ієрархії загроз КБ залізничного транспорту, яке здійснено шляхом поетапного застосування методів графів і матричного аналізу (рис. 5). Це дозволило визначити пріоритетні напрямки управління процесами забезпечення КБ.

Процеси реформування залізничного транспорту відповідно до Цільової моделі ринку залізничних послуг України супроводжуються певною ризикованістю їх реалізації. Найбільш вагомими категоріями ризиків є ринкові (ризики зниження пасажирообігу та вантажообігу, необґрунтованого зростання вартості послуг для вантажовідправників, концентрації приватних компаній пасажирських перевезень на найбільш прибуткових маршрутах); технологічні (ризики неконтрольованого зростання парку вагонів, зниження безпеки руху при допущенні приватних компаній, зниження пропускної спроможності інфраструктури, дезінтеграції та зниження ефективності процесів взаємодії різних структур залізничного транспорту), фінансові (ризики зростання операційних витрат компанії, неможливості залучення фінансування, отримання від'ємних економічних показників) і соціальні (ризики неможливості оптимізації персоналу внаслідок протестів профспілок, конфліктів з персоналом всіх рівнів при реформуванні, зростання соціальної напруги у зв'язку зі зниженням доступності залізничного транспорту та зростанням тарифів). Імовірність зниження цих ризиків обумовлюється реалізацією управлінського потенціалу організаційними лідерами.

Визначивши різницю між менеджментом і лідерством й вказавши на риси останнього, зроблено висновок про види невдач, які супроводжують реалізацію функцій лідерами. Їх аналіз дозволив чітко окреслити основу організаційного лідерства – життєві принципи та патріотизм лідерів. Перші є базою, на якій ґрунтується процес подолання таких спокус лідерів, як вибір популярності замість

- низький рівень підготовки кадрового резерву;
- неефективність механізму підготовки персоналу, низька об'єктивність відбору на певні посади;
- невідповідність рівня кваліфікації працівника займаній посаді;
- слабкість молодіжної профспілки;
- безініціативність персоналу;
- неефективність інноваційного процесу;
- низька мотиваційна складова механізму розвитку раціоналізаторства та винахідництва;
- низький рівень іміджу залізничних професій;
- неефективність соціальної інфраструктури, зменшення соціального захисту працівників тощо

- нестача фінансових коштів внаслідок збитковості перевезень, зменшення обсягів наданих послуг;
- низький рівень інвестиційної привабливості галузі внаслідок відсутності державних гарантій, значних термінів окупності інвестиційних проектів, нестабільності інвестиційного клімату в країні, корумпованості влади, порушення термінів повернення залучених коштів;
- непрозорість механізмів ціноутворення на послуги, методів визначення собівартості перевезень, низька ефективність обліку витрат;
- складність впровадження нових форм фінансування потреб залізничного транспорту;
- нерациональне використання коштів, реалізація тінювих схем розподілу коштів, матеріальних ресурсів; відсутність об'єктивного механізму відбору інвестиційних проектів до реалізації;
- невідповідність внутрішніх можливостей розвитку можливостям, які формуються у зовнішньому середовищі тощо

- відсутність інтегрованої корпоративної інформаційної системи;
- низький рівень інформаційних ресурсів і засобів їх отримання;
- недостатній рівень інформаційної складової в процесі перевезень;
- недостатня захищеність комерційної інформації;
- складність документообігу та втрати часу на його проведення тощо



Рис. 3. Схема складових і загроз корпоративної безпеки залізничного транспорту України



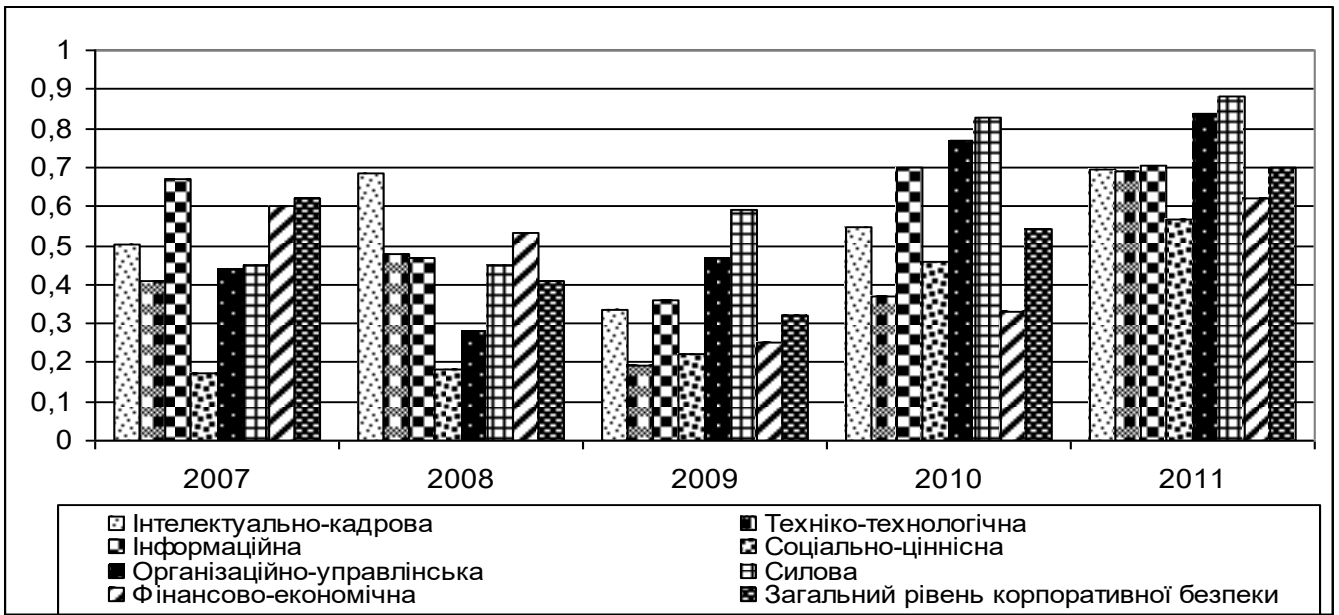


Рис. 4. Динаміка інтегральних показників оцінки складових корпоративної безпеки ДП «Південна залізниця»



Рис. 5. Модель ієрархії загроз корпоративній безпеці залізничного транспорту та його суб'єктів

відповідальності та статусу замість результатів.

Сьогодні перед керівництвом залізничної галузі стоїть найважливіше завдання - створення ефективної організаційної системи залізничного транспорту, яка викриває корупцію, підштовхує співробітників спільно і плідно працювати,

досягаючи загальні цілі, і враховує зростаючу роль соціально-економічних чинників. Його вирішення базується, перш за все, на патріотизмі лідерів, внутрішня природа якого визначається моральними ідеалами, внутрішньою готовністю до розуміння відповідальності, конкретних дій, які спрямовані на процвітання галузі та країни; співпереживання за їх успіхи та невдачі тощо. Метою патріотичного виховання, у тому числі на галузевому рівні, має стати розвиток високої соціальної активності, громадянської відповідальності, духовності; виховання працівників, які володіють позитивними цінностями та якостями, здатних проявити їх у творчому процесі в інтересах залізничної галузі та країни. Патріотизм лідерів залізничної галузі є результатом роботи навчальних закладів на етапі університетської підготовки майбутніх фахівців.

Організаційне лідерство пов'язано зворотнім зв'язком з ціннісним ставленням до особистості працівника. Воно є не тільки оціночним ставленням, але й відображає професійно-особистісну значущість для лідера цінності розвитку особистості працівника. Серед компонентів ціннісного ставлення: діяльний, мотиваційний, когнітивний та емоційний.

Організаційне лідерство сприяє особовим трансформаціям працівників залізничного транспорту, що обумовлюється досягненням ними певного соціально-ціннісного статусу, який формується сукупністю елементів економічної, політичної, соціальної та культурно-духовної приналежності. Зміни соціально-ціннісного статусу працівника залізничного транспорту, як поточні, так і ті, які мають стратегічний, довгостроковий характер, відбуваються на різних рівнях: макро-, мезо- та мікросоціальному. Організаційне лідерство обумовлює лояльність персоналу, що впливає на економічні та неекономічні показники діяльності суб'єктів залізничного транспорту. Найвищим рівнем лояльності персоналу є його самоактуалізація, яка є самоспонуванням людини до дії, що ґрунтується на усвідомленні особистістю інтересів організації як своїх особистих і можливості їх задовольнити, самореалізуватися у професійній діяльності.

*У четвертому розділі «Методологічні та методичні підходи до інвестиційно-інноваційного забезпечення економічного зростання залізничного транспорту»* сформовано методологічний підхід до обґрунтування впливу інвестиційно-інноваційної діяльності залізничного транспорту на його економічне зростання; розкрито теоретичні та методичні основи забезпечення інноваційної сприйнятливості залізничного транспорту; сформовано модель випереджаючого навчання його персоналу.

Основою економічного зростання залізничного транспорту є відповідність інвестиційно-інноваційних заходів, які реалізуються, обраній інноваційній моделі розвитку. Результати аналізу недоліків інвестиційно-інноваційної діяльності залізничного транспорту останніх років дозволили сформулювати принципи положення її удосконалення на підставі ключових принципів: 1) об'єктивність відбору партнерів і пріоритетність захисту національних інтересів; 2) цілеспрямоване і комплексне охоплення видів виконуваних робіт за стадіями життєвого циклу продукції та модульність організації робіт при дослідженні, розробленні, виробництві, експлуатації та ремонті продукції; 3) підготовка спеціалістів під майбутні потреби та перспективи розвитку галузі; 4) науковість

інвестиційно-інноваційної діяльності; 5) розширене відтворення техніко-технологічної бази на інноваційній основі; 6) залучення сучасних схем фінансування інвестиційно-інноваційних проєктів; 7) сприйняття передового досвіду; 8) інтенсивний розвиток конкурентних видів діяльності залізничного транспорту.

Встановлено, неефективний підхід до відбору інвестиційно-інноваційних проєктів на залізничному транспорті, що націлений на вирішення поточних проблем і завдань. Враховуючи, що конкурентні позиції залізничного транспорту залежать від прийняття інноваційних рішень, реалізація яких зусиллями тільки суб'єктів залізничного транспорту ускладнена або неможлива, запропоновано здійснювати вибір інвестиційно-інноваційних проєктів за двома критеріями: по-перше, вартість життєвого циклу або корисний економічний ефект предмета, який складає об'єкт інвестиційно-інноваційної діяльності; по-друге, наявність технологічної платформи, яку запропоновано розглядати як засіб захисту національних інтересів (розвиток вітчизняного виробничого комплексу, науково-дослідної сфери економіки, розвиток транспортного комплексу, що в цілому позначиться на їх конкурентоспроможності та конкурентоспроможності економіки в цілому). Ці критерії знаходяться в основі матриці та алгоритму вибору. Основні напрямки функціонування технологічної платформи визначаються з урахуванням специфіки залізничної галузі та спрямовані на модернізацію техніко-технологічної бази залізничного транспорту, розроблення та швидке впровадження передового для залізничної галузі техніко-технологічного рішення, розроблення та впровадження „проривного” для залізничної галузі техніко-технологічного рішення.

Розкриття ролі людського фактора в економічному зростанні залізничного транспорту визначило потребу в перманентному створенні нових знань, що забезпечується застосуванням механізму галузевого інноваційного навчання - складової частини механізму управління людським капіталом галузі. Технологія галузевого інноваційного навчання впливає на рівень складових індексу розвитку людського капіталу підприємств, до яких запропоновано включити індекси середнього трудового стажу працівників на підприємстві ( $I_{mc}$ ), освітнього рівня персоналу підприємства ( $I_{op}$ ), рівня оплати праці персоналу ( $I_{pжс}$ ), інноваційної активності персоналу (середнє арифметичне індексів спроможності до інновацій та сприйнятливості інновацій) ( $I_{ai}$ ):

$$I_{лжп} = \frac{2I_{mc} + I_{op} + I_{ai} + 2I_{pжс}}{6} \quad (1)$$

Система галузевої інноваційної підготовки кадрів для залізничного транспорту має формуватися в галузевому освітньо-науково-виробничому комплексі, що забезпечує інтеграцію освіти, науки і виробництва (рис. 6).

Інноваційна активність соціально-економічних систем різних рівнів управління обумовлюється їх інноваційною сприйнятливістю.

Інноваційна сприйнятливість залізничного транспорту – це готовність і здатність його керівництва враховувати інноваційні трансформаційні процеси на глобальному та національному транспортному ринках; розуміти вектор та обсяг

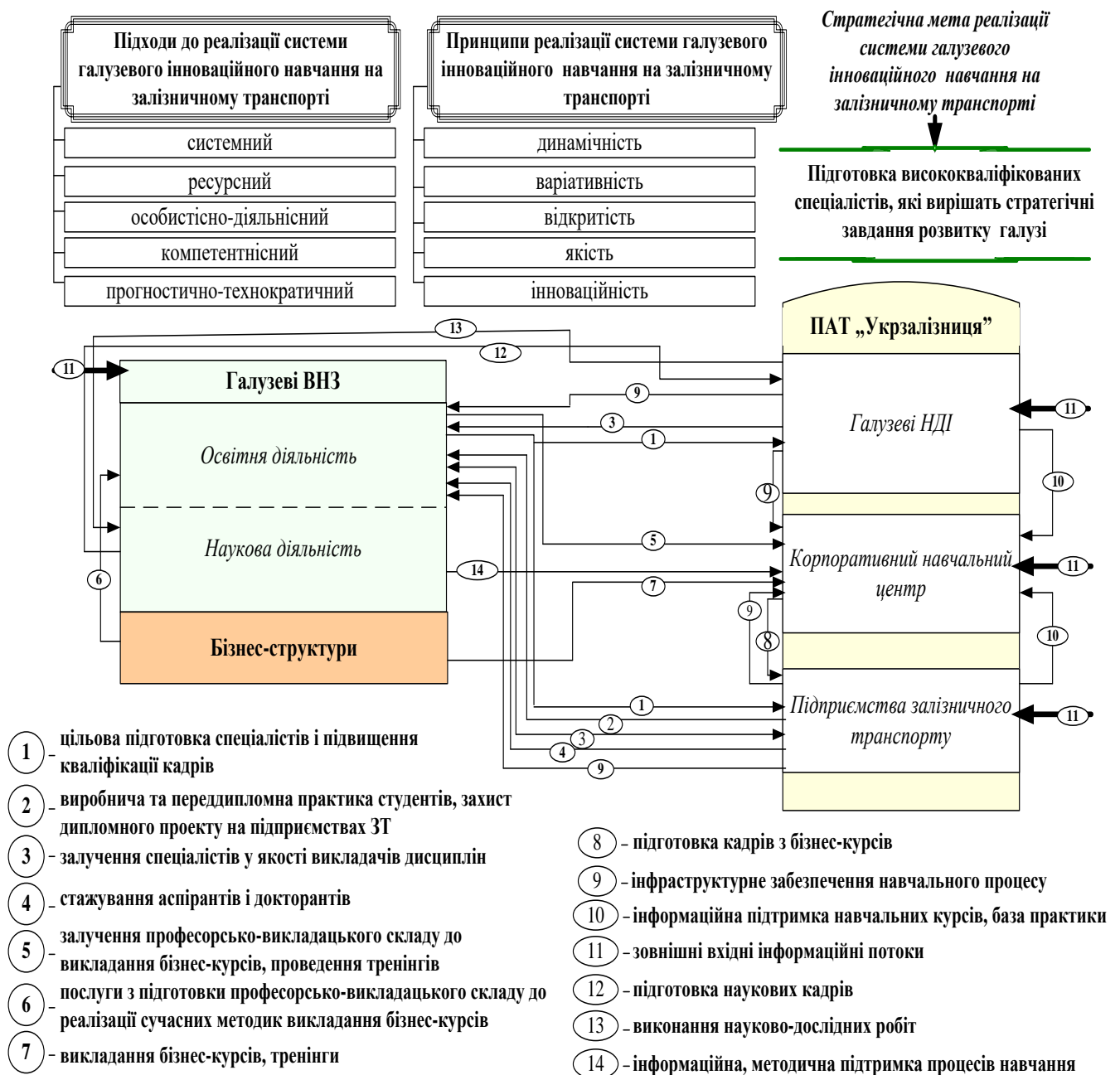


Рис. 6. Модель системи галузевого інноваційного навчання на залізничному транспорті

необхідних інноваційних змін; реагувати за рахунок управління портфелем проектів; робити висновки щодо забезпечення реакції на майбутні зовнішні та внутрішні впливи, а також це стан ресурсів і процесів суб'єктів залізничного транспорту, який забезпечує реалізацію інвестиційно-інноваційних проектів.

Інноваційна сприйнятливість залізничного транспорту формується суб'єктами, які належать до ринку залізничних транспортних послуг, залізничної транспортної інфраструктури та виробничо-ресурсної складової транспортного ринку під впливом сукупності чинників макро-, мезо-, мікро- та індивідуального рівнів. Розширюючи традиційний підхід до системи управління інноваційною сприйнятливістю залізничного транспорту, її завданнями визначено формування умов для продукування, впровадження, комерціалізації інновацій, що забезпечується сукупністю механізмів (рис. 7).

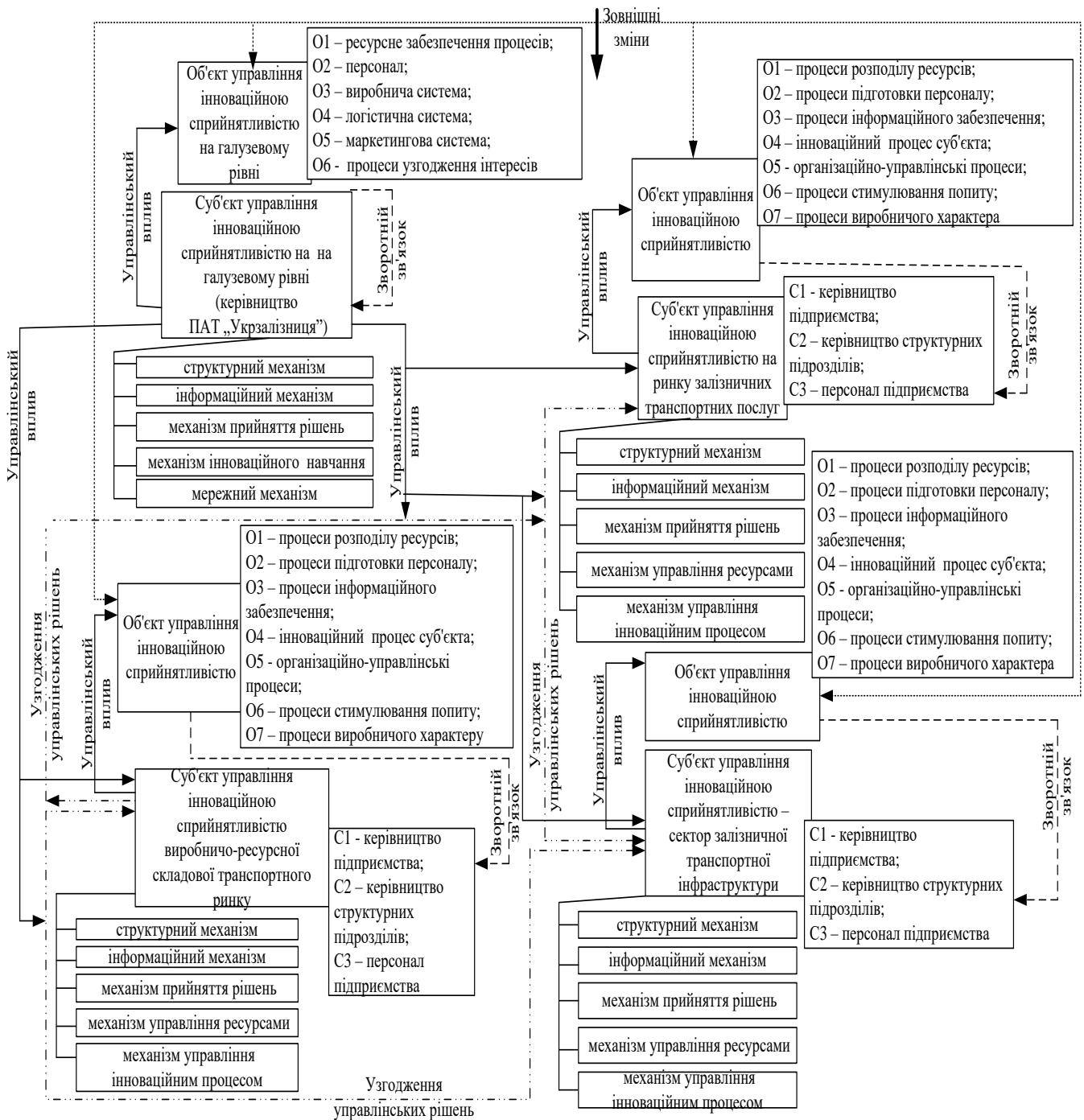


Рис. 7. Контур управління інноваційною сприйнятливістю залізничного транспорту

Застосування процесного підходу до управління інноваційною сприйнятливістю залізничного транспорту дозволило розкрити основні процеси її забезпечення (рис. 8), серед яких ключова роль відведена плануванню, у тому числі тих проектів, які потрібно реалізовувати. У зв'язку з цим визначено послідовність ініціації циклу управління портфелем інвестиційно-інноваційних проектів на етапі планування інноваційної сприйнятливості залізничного транспорту.

Визначено, що розвиток залізничного транспорту України має супроводжуватися формуванням залізничного виробничо-логістичного кластера (ЗВЛК). Він являє собою: 1) інтеграційний соціально-економічний інститут, який охоплює гнучкими формами вертикальних, горизонтальних і структурних ділових

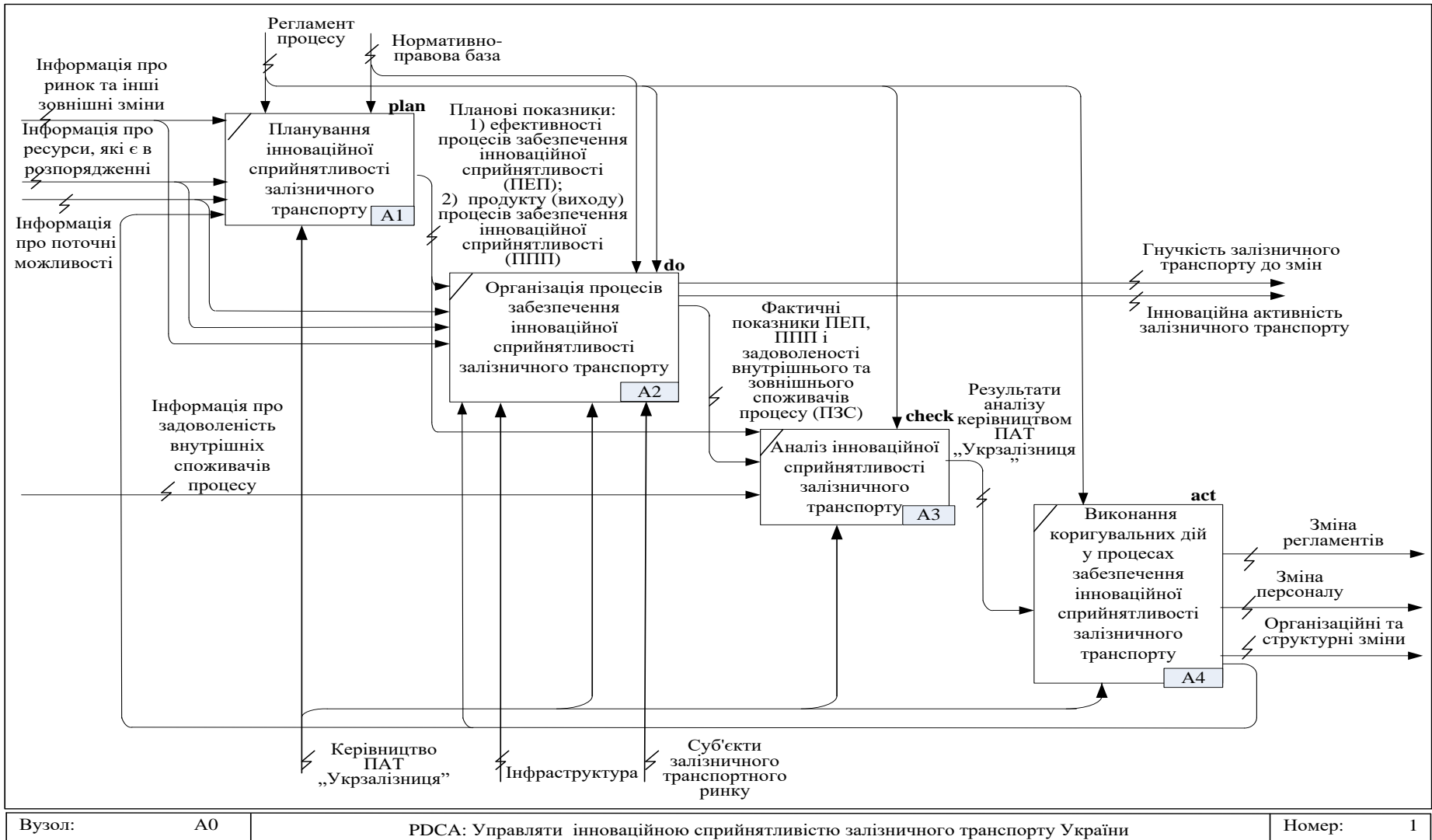


Рис. 8. Декомпозиційна діаграма бізнес-процесу управління інноваційною сприйнятливістю залізничного

транспорту

зв'язків учасників специфічних функціональних відносин у сфері виробництва, розподілу та реалізації результатів організації потокових процесів, що забезпечує сталий соціально-економічний розвиток залізничного транспорту; 2) самостійну комерційну одиницю, обумовлену наявністю певних конкурентних переваг (спеціалізованих навчальних і науково-дослідних закладів, підготовлених кадрів необхідного рівня компетентності, можливостей створення на підставі науково обґрунтованих і технологічно реалізованих комплексних рішень високоефективних механізмів для технічного переоснащення підприємств-учасників), що забезпечує високу конкурентоспроможність окремих учасників і кластера в цілому; 3) територіальний міжгалузевий виробничо-господарський комплекс, в якому учасники визначають і координують стратегію розвитку залізничного транспорту України.

Здійснено порівняння характеристик транспортно-логістичного кластера та ЗВЛК за основними ознаками: продукція, учасники, передумова формування, мета функціонування, завдання та результат. Основними завданнями функціонування встановлено: створення умов інноваційного розвитку виробничих суб'єктів, які діють у сфері залізничного транспорту; отримання ефекту від впровадження принципів і механізмів інтегрованої логістики; забезпечення ефективного використання інтелектуального потенціалу науково-дослідної інфраструктури ринку; формування необхідних умов забезпечення інноваційної сприйнятливості та інвестиційної привабливості залізничного транспорту. Послідовність створення ЗВЛК представлена сукупністю етапів та їх складових, серед яких такі ключові: розроблення моделі ЗВЛК; формування моделі інформаційного забезпечення функціонування, створення Координаційної Ради; розроблення положення про ЗВЛК, положення про коопераційно-партнерські відносини учасників кластера та програми розвитку ЗВЛК, критеріїв ефективності та результативності його функціонування.

Ґрунтуючись на розширеному розумінні функцій логістики, а саме тих, які забезпечують раціональне переміщення інформаційних та інноваційних потоків, визначено елементи, завдання та результати інформаційної системи ЗВЛК.

У *п'ятому розділі «Інституційне забезпечення економічного зростання залізничного транспорту України»* розкрито підхід до формування та розвитку інституційного середовища залізничного транспорту, визначено та запропоновано класифікацію регуляторних інструментів економічного зростання залізничного транспорту, у тому числі підхід до формування та оцінювання системи управління якістю підприємств залізничного транспорту; розроблено теоретичну модель інституційного механізму управління процесами забезпечення надійності залізничної техніки.

Економічне зростання залізничного транспорту обумовлюється наявністю й ефективністю інститутів, які є ключем до розуміння відносин між усіма суб'єктами соціально-економічної системи (якою є залізничний транспорт), та інституційними змінами, які визначають напрямок її розвитку. При цьому важливою залишається відповідність інструментальних характеристик перетворень цілям і завданням реформування залізничного транспорту, що веде до узгодженості стратегії впровадження нових інституційних форм і механізмів реалізації змін. Вплив



інституційних змін на темпи економічного зростання залізничного транспорту обумовлюється якісними характеристиками глобальних, ринкових і соціальних інститутів. Причиною інституційних змін є невідповідність інституційного середовища потребам сучасного розвитку галузі, що формується під впливом внутрішніх і зовнішніх чинників змін: процес реформування галузі, науково-технічний прогрес, економіка знань, міжнародні норми, стандарти, вимоги; удосконалення інститутів; соціальні стандарти життя; конкуренція в галузі тощо. Як результат, мають бути внесені зміни в інституційне середовище з боку держави та інших інституцій залізничного транспорту. Своєчасність і достатність інституційних змін формує сукупність стимулів (інформація, інновація, ресурси, пільги та ін.) і регуляторів (відсоткові ставки, тарифи, дотації, субсидії та ін.), які необхідні для змін у складових потенціалу економічного зростання залізничного транспорту.

Інституційне середовище залізничного транспорту є сукупністю соціально-економічних інститутів, інституцій і механізмів, які відповідають, по-перше, особливостям і специфіці функціонування залізничного транспорту та національного транспортного ринку; по-друге, системі координації щодо забезпечення їх економічного зростання та розвитку (рис. 9). Ефективне інституційне середовище має забезпечити: 1) створення системи стимулів до ефективної діяльності залізничного транспорту, серед яких зниження трансакційних витрат, пільгові умови кредитування, тарифи; 2) створення умов для якісного вдосконалення процесів за рахунок комплексної інформатизації, розбудови соціальної сфери, створення умов забезпечення інноваційної сприйнятливості, застосування переваг об'єднання ресурсів і можливостей; 3) знаходження взаєморозуміння та забезпечення відповідності інтересів суб'єктів, які функціонують у сфері залізничного транспорту; 4) розвиток міжвидової конкуренції на транспорті, конкурентних видів діяльності на залізничному транспорті; 5) забезпечення проведення реформування залізничного транспорту в межах законів, норм і концепцій, недопущення зменшення економічної безпеки залізничної галузі; 6) стимулювання ефективного інвестування в проекти галузевого та загальнонаціонального масштабу і значення; 7) збільшення адаптаційних властивостей залізничного транспорту як умови участі в боротьбі за додаткові обсяги вантажопотоків.

Найголовнішою інституцією для залізничного транспорту є держава. Державна політика у сфері залізничного транспорту має відповідати принципам демократизації, єдиної державної політики, децентралізації, державної координації ділового партнерства, загальнодоступності транспортних послуг і забезпечення державою єдності керуючої і керованої систем задоволення потреб суспільства і людини в транспортних перевезеннях.

В умовах розвитку економіки знань до складу соціальних інститутів інституційного середовища залізничного транспорту включаються інтелектуально-інформаційні системи, що є актуальними при реалізації технологічної платформи «Високошвидкісний інтелектуальний залізничний транспорт»; вирішенні проблем створення та нормативно-правового забезпечення інтелектуальної транспортної системи держав і регіонів; розвитку інтелектуальних систем

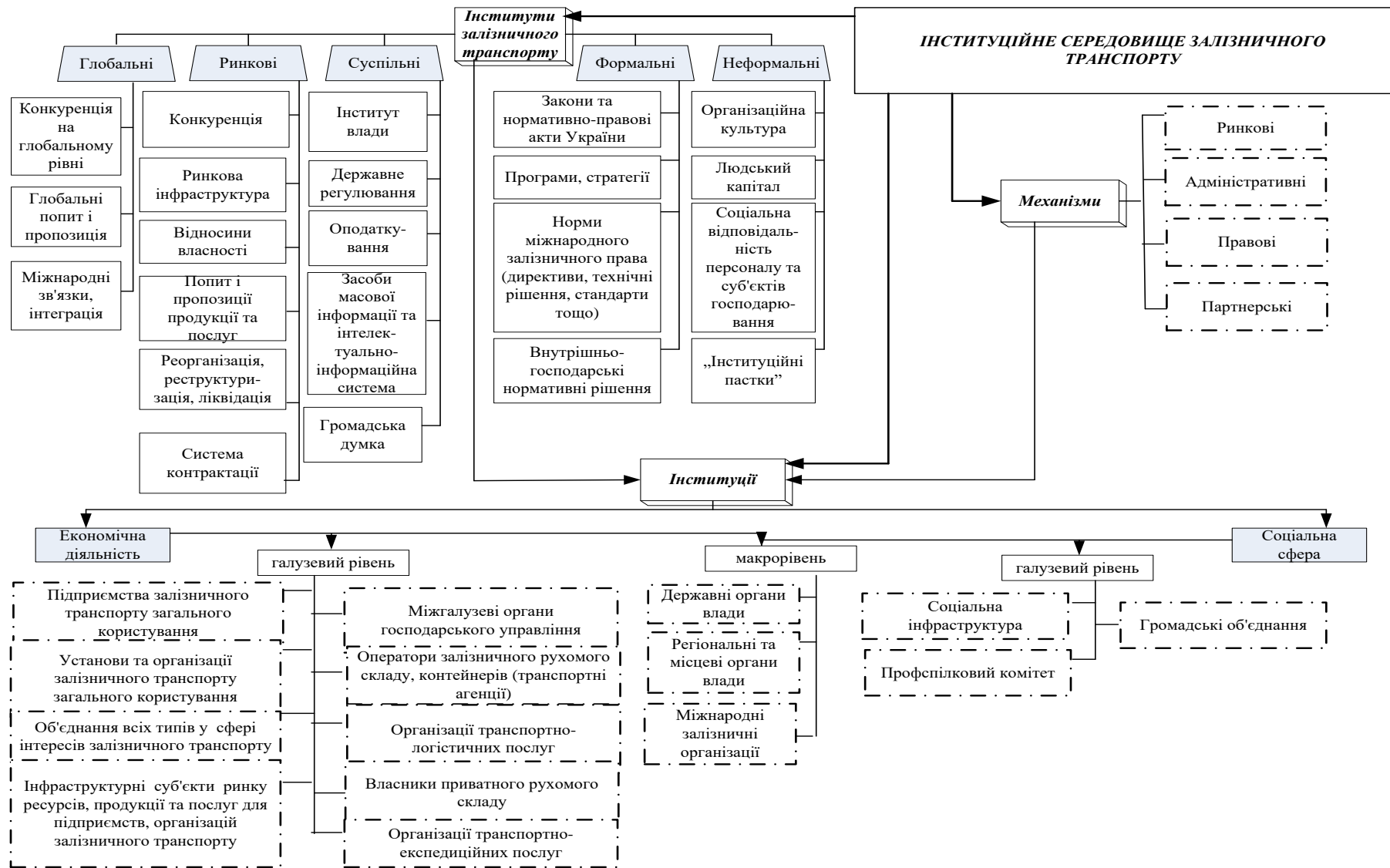


Рис. 9. Схема інституційного середовища залізничного транспорту

управління і забезпечення безпеки руху поїздів, ситуаційних (диспетчерських) центрів управління, інтелектуального потяга, «розумних» вокзалів, вантажних і сортувальних станцій тощо.

Застосування системно-структурного підходу до формування інституційного середовища залізничного транспорту дозволило визначитися зі зв'язками між основними його елементами, що забезпечує узгодження та реалізацію економічних інтересів (спонукальний мотив до діяльності) інституцій залізничного транспорту. Для цього складено відповідний механізм, який запропоновано визначити у вигляді блоків: видів економічних інтересів, способів вирішення їх протиріч, чинників формування інституційного середовища, умов, інструментів і методів узгодження інтересів. Серед двох останніх ключовим є об'єднання зусиль зацікавлених у розвитку залізничного транспорту суб'єктів, що підтверджує значення співробітництва бізнесу та держави в процесі формування і реалізації інвестиційної та інноваційної політик залізничного транспорту.

Для ефективного управління економічним зростанням залізничного транспорту мають застосовуватися регуляторні інструменти (цінові та нецінові, у т. ч. формальні та неформальні), серед яких:

1) методологія розподілу витрат за основними видами економічної діяльності, що важливо з точки зору обґрунтованого тарифоутворення за використання інфраструктури, надання точної інформації за структурою собівартості вантажовідправникам і залізничним операторам;

2) тарифоутворення на послуги перевезень, що має підпорядковуватися таким вимогам: а) застосування партнерсько-адаптивного підходу до тарифоутворення, який, на відміну від існуючих, передбачає, по-перше, узгодження тарифоутворення на послуги залізничного транспорту з тенденціями та завданнями розвитку економіки при одночасній фактичній підтримці держави, яка є власником інфраструктури; по-друге, введення постійно діючого механізму адаптації тарифів до змін зовнішнього середовища функціонування залізничного транспорту; б) забезпечення прозорості формування собівартості перевезень; в) справедливий розподіл складових тарифу між учасниками організації та обслуговування процесу перевезення;

3) державні субсидії інфраструктурних проектів залізничного транспорту, які у формі «сітьового контракту» прийняті в розвинених країнах світу. Ця модель фінансування створює системні умови для забезпечення цільових пропускних спроможностей за рахунок формування надійного довгострокового механізму фінансування інфраструктури з боку держави та компанії-власника інфраструктури на рівні, сформульованому державою як замовником сітьових потужностей, при впровадженні механізмів жорсткого контролю ефективності вкладень і робіт у підтримку інфраструктури з боку регулюючих органів;

4) галузева система стандартизації та сертифікації;

5) система управління якістю підприємств залізничного транспорту (внесено практичні рекомендації щодо формування підсистем та процесів системи управління якістю підприємства залізничного транспорту (рис. 10), запропоновано методичний підхід до оцінки цієї системи, в основі якої знаходиться розподіл об'єкта оцінки за процесами формування якості підприємств) тощо.

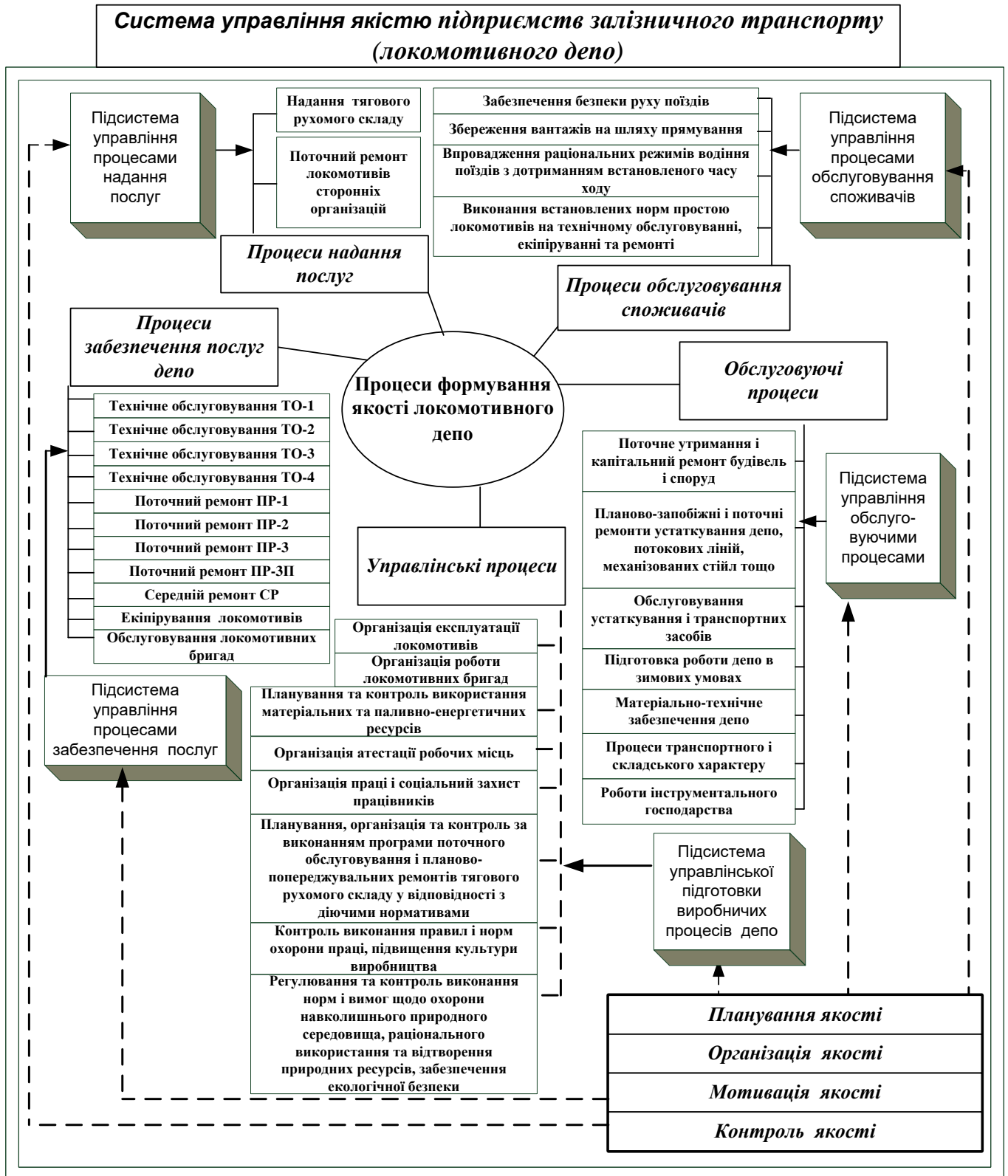


Рис. 10. Підсистеми та процеси системи управління якістю підприємства залізничного транспорту

В основі розвитку майново-технологічної складової потенціалу економічного зростання залізничного транспорту знаходиться формування та реалізація інституційного механізму управління надійністю залізничної техніки, яка характеризується його безвідмовністю, довговічністю, ремонтпридатністю та

збереженістю. Вивчення існуючих методологій вирішення проблеми управління забезпеченням надійності рухомого складу дозволило зробити висновок про необхідність розкриття управлінсько-організаційної сторони її вирішення. Для цього застосовано процесний підхід. Об'єктами управління надійністю рухомого складу визначено її складові: структурну, метрологічну та програмну надійність.

Доведено, що процеси формування та забезпечення надійності рухомого складу повинні включати: а) процеси постачальників (виробників) рухомого складу; б) процеси підприємств залізничного транспорту – власників (споживачів) рухомого складу; в) процеси субспоживачів залізничної техніки (оренди); г) процеси споживачів залізничних послуг; д) процеси забезпечуючої підсистеми (рис. 11). Для кожного з них окреслено власник, керівник, «вхід», споживач, постачальник процесу, ресурси та критерії оцінки.

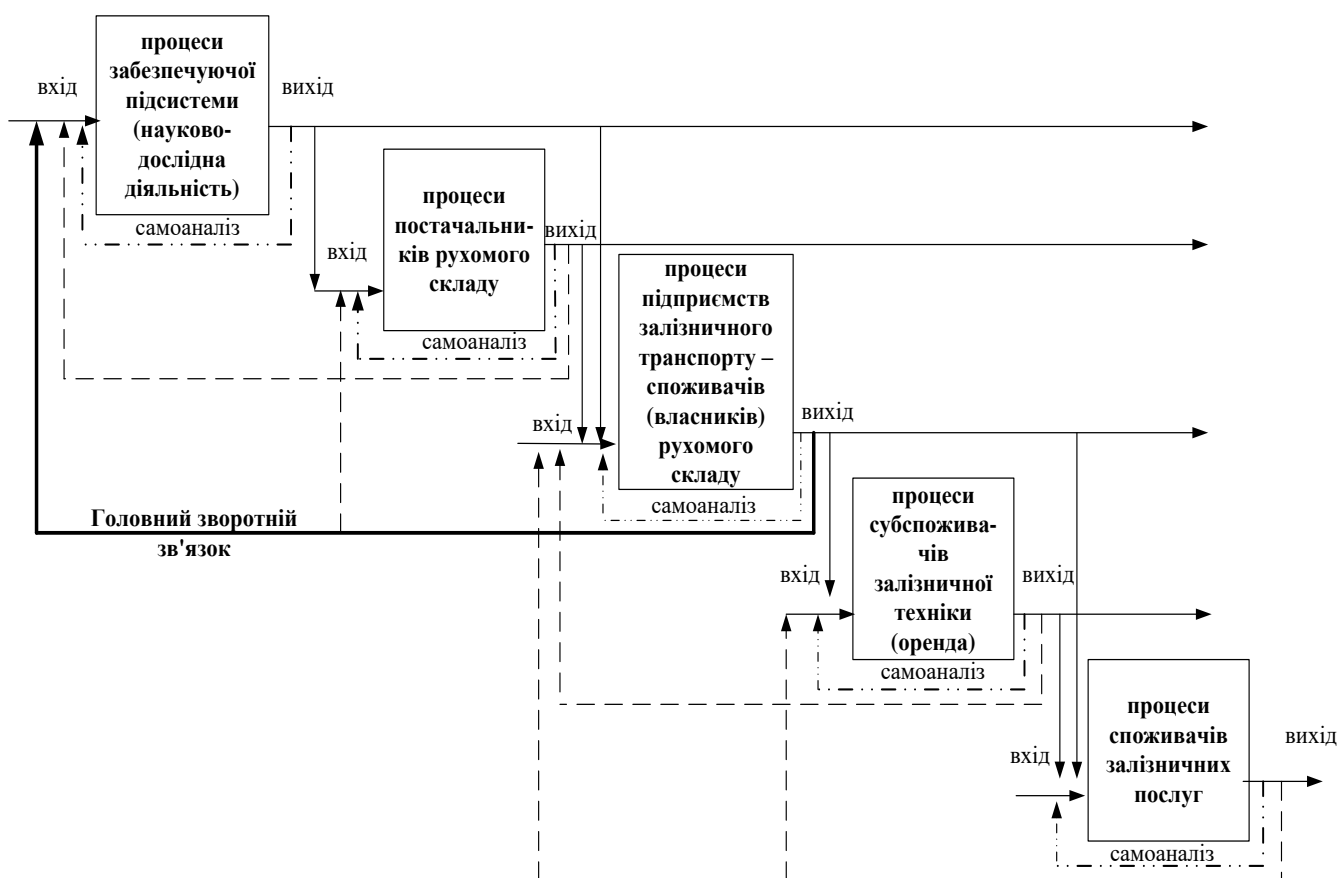


Рис. 11. Схема інтегрованих процесів формування та забезпечення надійності рухомого складу

Практична реалізованість інтегрованого процесу формування та забезпечення надійності рухомого складу залежить від сформованих інституційної структури та інституційного механізму його реалізації. Перша представлена суб'єктами, які належать до одного з елементів, що визначають інституційний механізм: визначення політики та підтримка (держава), генерація знань (галузеві науково-дослідні організації, суб'єкти інноваційної інфраструктури, науково-дослідні підрозділи підприємств залізничного транспорту, навчальні заклади), виробничий процес (виробничі, обслуговуючі та забезпечуючі підприємства), процес споживання

(вантажовласники, орендатори рухомого складу). Другий представлено з розподілом на ринкову та інституційну складові механізму з уточненням мети, інструментів, методів і принципів управління забезпеченням надійності рухомого складу.

Вітчизняна інституційна система управління забезпеченням надійності рухомого складу вже використовує такі основні інструменти, як сертифікація, стандартизація, тендерні процедури, система контрактації та конкурси. Однак все ще залишаються проблемними такі складові інституційного механізму: державні замовлення на продукцію вітчизняних виробників рухомого складу, державні закупівлі рухомого складу, механізми усунення протиріч в інтересах суб'єктів забезпечення надійності рухомого складу. Оскільки підприємства залізничного транспорту є керівниками інтегрованого процесу забезпечення надійності рухомого складу, то розглянуто види інтересів, які йому властиві та рівень задоволення яких слід оцінювати при визначенні рівня узгодженості інтересів зацікавлених осіб (див. таблицю).

Кількісний аналіз процесів реалізації інтересів суб'єктів забезпечення надійності рухомого складу включає етапність дій, серед яких обґрунтування показників, що оцінюють результати реалізації інтересів. Для підприємств залізничного транспорту такими визначено:

- показник рівня державного фінансування оновлення рухомого складу:

$$K_{\text{дн}} = \frac{I_{\text{д}}}{I_{\text{заг}}}, \text{ де } I_{\text{д}} - \text{розмір державних інвестицій у придбання рухомого}$$

складу;  $I_{\text{заг}}$  - загальний обсяг інвестиційних коштів, витрачених на придбання рухомого складу підприємствами залізничного транспорту;

- показник мінімізації вартості експлуатаційної фази життєвого циклу рухомого складу:

$$K_{\text{еф,мін}} = 1 - \frac{B_{\text{еф}}}{B_{\text{жци}}}, \text{ де } B_{\text{еф}} - \text{вартість експлуатаційної фази життєвого циклу}$$

рухомого складу;  $B_{\text{жци}}$  - вартість життєвого циклу рухомого складу;

- показник рівня міжнародної стандартизації рухомого складу:

$$K_{\text{мс}} = \frac{P_{\text{мс}}}{P_{\text{заг}}}, \text{ де } P_{\text{мс}} - \text{кількість рухомого складу, яка відповідає міжнародним}$$

стандартам залізничної техніки;  $P_{\text{заг}}$  - загальна кількість рухомого складу, що експлуатується;

- показник прогресивності рухомого складу, який використовується:

$$K_{\text{прогр}} = \frac{P_{\text{н}}}{P_{\text{заг}}}, \text{ де } P_{\text{н}} - \text{кількість рухомого складу з новими технічними}$$

характеристиками, які відповідають сучасним науково-технічним розробкам на залізничному транспорті;  $P_{\text{заг}}$  - загальна кількість рухомого складу, що експлуатується;

- показник контрольованості обслуговування та ремонту рухомого складу, переданого в оренду:

## Основні протиріччя інтересів суб'єктів забезпечення надійності рухомого складу

Суб'єкт інтересів	Пасивна сторона					
	Підприємства залізничного транспорту	Виробники рухомого складу	Організації науково-дослідної сфери	Орендатори рухомого складу	Споживачі залізничних послуг (вантажовласники)	
Активна сторона	Підприємства залізничного транспорту	Зіткнення інтересів за отримання державного фінансування. Конкуренція за замовника послуг ремонту	Мінімізація вартості життєвого циклу рухомого складу. Низька ціна. Отримання гарантійного обслуговування. Відповідність рухомого складу стандартам, у т. ч. міжнародним	Якісне виконання НДДКР. Контроль за використанням фінансових ресурсів. Прогресивність науково-технічних розробок	Дотримання та виконання умов угод. Проведення ремонту рухомого складу на підприємствах, підпорядкованих Укрзалізниці	Усунення випадків затримання та нецільового використання рухомого складу. Збереження рухомого складу
	Виробники рухомого складу	Збільшення обсягів замовлень на рухомий склад, у т.ч. новий. Високі доходи від виконання угод, зменшення витрат на виконання гарантійних зобов'язань. Стабільність договірних зв'язків. Найкращі умови реалізації продукції	Конкуренція з іншими виробниками за споживача	Якісне виконання НДДКР. Контроль за використанням фінансових ресурсів. Прогресивність науково-технічних розробок	-	-
	Організації науково-дослідної сфери	Збільшення обсягів фінансування НДДКР. Затребуваність послуг. Захист авторських прав	Збільшення обсягів фінансування НДДКР. Затребуваність послуг. Захист авторських прав	Конкуренція за обсяги проведення НДДКР з іншими організаціями цієї сфери діяльності. Привабливість для висококваліфікованих кадрів	-	-
	Орендатори рухомого складу	Мінімізація вартості послуг оренди. Найкращі умови оренди. Стабільність договірних зв'язків	-	-	Конкуренція з іншими потенційними орендаторами за можливість отримання та кращі умови оренди рухомого складу	-
	Споживачі залізничних послуг (вантажовласники)	Захист прав споживача	-	-	Захист прав споживача	Конкуренція з іншими споживачами за можливість отримання в користування рухомий склад

$$K_{ко} = \frac{P_{обр}}{P_{заор}}, \text{ де } P_{обр} - \text{кількість рухомого складу, який знаходиться в оренді,}$$

але проходить ремонт на підприємствах, підпорядкованих Укрзалізниці;  $P_{заор}$  - загальна кількість рухомого складу, переданого в оренду;

- показник виконання планових показників вартості ремонту рухомого складу, поверненого власнику:

$$K_{ер} = \frac{B_{рп}}{B_{рф}}, \text{ де } B_{рп} - \text{планова вартість ремонту рухомого складу, поверненого}$$

власнику;  $B_{рф}$  - фактична вартість ремонту рухомого складу, поверненого власнику.

## ВИСНОВКИ

У процесі дисертаційного дослідження були отримані нові науково обґрунтовані результати в галузі економіки та управління національним господарством, які в сукупності вирішують актуальну науково-прикладну проблему удосконалення процесів забезпечення економічного зростання залізничного транспорту України.

Основні висновки дисертації полягають у наступному.

1. Основою забезпечення стійкого розвитку національного транспортного ринку є взаємодія різних видів транспорту, кожний з яких має певні конкурентні переваги (амбівалентність взаємодії). Залізничний транспорт, як основний суб'єкт на національному транспортному ринку, функціонує недостатньо ефективно, не забезпечує належні умови для розширеного відтворення чинників виробництва, тим самим зменшуючи можливості для інтенсивного економічного зростання. Зараз мають зазнати змін принципи управління залізничним транспортом, пов'язані з основними процесами забезпечення економічного зростання, у першу чергу тих, які стосуються управління якістю та безпекою перевезень, інвестиційно-інноваційною діяльністю та персоналом.

2. Доведено необхідність розгляду поняття «потенціал економічного зростання», що ґрунтується на теоретичних основах понять «потенціал», «економічне зростання», «економічний потенціал» і є об'єктивною потребою в розумінні природи економічного зростання в поєднанні його джерел, генераторів та імпульсів. Використовуючи адаптивно-когнітивний підхід до управління потенціалом економічного зростання залізничного транспорту, запропоновано концепцію, в основі якої знаходяться сформовані теоретичні положення щодо завдань, функцій, принципів управління та напрямків модернізації економічного потенціалу.

3. Встановлено існування зв'язку між економічним зростанням залізничного транспорту та його корпоративною безпекою, яка є тим базисом, на якому ґрунтуються якісні зміни в галузі. Визначивши теоретичні положення корпоративної безпеки, запропонувавши її склад і визначивши конвергенцію основних видів менеджменту, орієнтованих на підвищення корпоративної безпеки, акцентовано увагу на необхідності управління нею. Для цього визначено послідовність



оцінювання її рівня, запропоновано склад часткових показників і методичний підхід до розрахунку інтегральних за складовими, що важливо для ідентифікації вузьких місць у процесах забезпечення корпоративної безпеки.

4. Визначено перелік ключових загроз складовим корпоративної безпеки залізничного транспорту. Залучення до оцінки фахівців галузі, застосування аналітичного інструментарію дозволили побудувати модель пріоритетного впливу ключових загроз, серед яких найбільший пріоритет мають ті, які обумовлюються діями персоналу залізничного транспорту та його керівників. Роль останніх важлива в процесах створення ефективної організаційної системи залізничного транспорту, яка викриває корупцію, мотивує співробітників спільно і плідно працювати, досягаючи спільної мети.

5. Якість економічного зростання визначається успіхами інвестиційно-інноваційної діяльності суб'єктів залізничного транспорту. Тому запропоновано теоретико-методичний підхід до управління інноваційною сприйнятливістю залізничного транспорту шляхом обґрунтування чинників, які на неї впливають; принципів, які знаходяться в її основі; формування організаційно-економічного механізму забезпечення. На підставі процесного та інтеграційного підходів до управління розроблено модель бізнес-процесу управління інноваційною сприйнятливістю залізничного транспорту, в основі якої знаходиться цикл Демінга PDCA.

6. Доведено існування складностей в об'єктивності вибору партнерів при реалізації інвестиційно-інноваційної діяльності суб'єктами залізничного транспорту. Запропоновано залежно від цілей, яких прагне досягти керівництво залізничного транспорту на певному проміжку часу, і розміру коштів, які є в розпорядженні, одним із критеріїв вибору інвестиційних та інвестиційно-інноваційних проектів визначити наявність технологічної платформи бізнес-пропозиції до співпраці. Результатом її реалізації стане модернізація техніко-технологічної бази залізничного транспорту, впровадження передових або інноваційних техніко-технологічних рішень.

7. Обґрунтовано необхідність удосконалення системи галузевої інноваційної підготовки кадрів, яка має формуватися на базі галузевого освітньо-науково-виробничого комплексу, що є сукупністю виробничих підприємств, у т. ч. підприємств транспорту; наукових і науково-виробничих організацій; бізнес-структур; фінансових, маркетингових, консалтингових, експертних та інформаційних компаній; установ професійної освіти, що діють у сфері залізничного транспорту і взаємодоповнюють одна одну. Розроблено модель системи галузевого інноваційного навчання на залізничному транспорті та удосконалено методичний підхід до оцінки рівня людського капіталу підприємств, який враховує його інноваційність і зможе застосовуватися керівниками підприємств залізничного транспорту в процесі прийняття управлінських рішень.

8. На сучасному етапі розвитку національної економіки не можна розглядати окремо процеси розвитку промислового та транспортного комплексів. Вивчення переваг кластерної моделі організації взаємодії суб'єктів склало основу пропозицій щодо формування залізничного виробничо-логістичного кластера. Кластерний розвиток залізничного транспорту дозволить успішно розвиватися не тільки групі

його учасників, які тісно взаємодіють, а й підприємствам суміжних і підтримуючих виробництв, що знаходяться поза кластером. Відмінними рисами залізничного виробничо-логістичного кластера є специфічні соціально-економічні ефекти: внутрішній синергетичний ефект (для учасників і кластерної структури в цілому) і зовнішній мультиплікативний ефект (для регіонів і національної економіки).

9. Розвиток інституційного середовища визначає можливості економічного зростання та розвитку залізничного транспорту, підвищення якісних результатів його діяльності. Зараз має місце невідповідність інституційного середовища залізничного транспорту потребам сучасного розвитку. Тому внесено пропозиції щодо удосконалення інститутів залізничного транспорту, які розподілено за характером прояву на глобальні, ринкові та соціальні, та інституцій, які віднесено до макро- та галузевого рівнів. Розкрито принципи державної політики у сфері залізничного транспорту та сформовано механізм узгодження економічних інтересів суб'єктів інституційного середовища залізничного транспорту.

10. Кількісний і якісний рівні економічного зростання обумовлюються дією регуляторних інструментів. Вивчення практики їх застосування на залізничному транспорті дозволило запропонувати заходи удосконалення, які стосуються тарифної політики, управління якістю процесів, надання субсидій інфраструктурним проектам залізничного транспорту, галузевої стандартизації та сертифікації.

11. Зв'язок економічного зростання з якісними показниками процесів залізничних підприємств обумовив пропозиції щодо підсистем і процесів системи управління якістю підприємства залізничного транспорту, серед яких процеси надання послуг, обслуговування споживачів, обслуговуючі процеси та процеси забезпечення послуг. Запропоновано методичний підхід до оцінювання системи управління якістю підприємств залізничного транспорту на прикладі основних структурних підрозділів.

12. Результати вивчення теоретичного базису вирішення проблеми надійності залізничної техніки, у першу чергу рухомого складу, довели доцільність розкриття її управлінсько-організаційного аспекту. Визначено перелік та охарактеризовано процеси формування і забезпечення надійності рухомого складу, які включають процеси постачальників, підприємств залізничного транспорту, субспоживачів залізничної техніки (оренди); споживачів залізничних послуг і забезпечуючої підсистеми. Акцентовано увагу на розробленні механізму усунення протиріч і конфліктів у процесах суб'єктів забезпечення надійності рухомого складу.

## СПИСОК ПРАЦЬ, ОПУБЛІКОВАНИХ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

### – *монографії:*

1. Якименко Н.В. Управління економічним зростанням залізничного транспорту в умовах розвитку транспортного ринку України : монографія / Н. В. Якименко. — Х. : УкрДАЗТ, 2012. — 437 с.

2. Якименко Н. В. Управління розвитком підприємств залізничного транспорту на інтелектуальних засадах : монографія / Н. В. Якименко, Ю. А. Плугіна. – Х.: УкрДАЗТ, 2012. – 245 с. (*Особистий внесок автора: удосконалено методичний підхід до оцінювання рівня розвитку підприємств залізничного транспорту*).

– *статті в наукових фахових виданнях:*

3. Якименко Н. В. Оцінка конкурентоспроможності продукції промислового призначення / Н. В. Якименко // Вісн. економіки трансп. і пром-сті : зб. наук.-практ. ст. / Укр. держ. акад. залізн. трансп. — Х., 2008. — № 24. — С. 158–162.

4. Якименко Н. В. Вплив фінансової (економічної) кризи на діяльність транспорту та шляхи вирішення проблем / Н. В. Якименко // Економіка: проблеми теорії та практики : зб. наук. пр. / Дніпропетр. держ. ун-т. — Д., 2008. — Вип. 246, т. 5. — С. 1212–1217.

5. Якименко Н. В. Транспортна система України та глобалізаційні процеси / Н. В. Якименко // Вісн. економіки трансп. і пром-сті : зб. наук.-практ. ст. / Укр. держ. акад. залізн. трансп. — Х., 2009. — № 25. — С. 93–96.

6. Якименко Н. В. Розвиток транспортного потенціалу залізничного транспорту в системі інтеграційних процесів / Н. В. Якименко // Вісн. економіки трансп. і пром-сті : зб. наук.-практ. ст. / Укр. держ. акад. залізн. трансп. — Х., 2009. — № 26. — С. 56-59.

7. Якименко Н. В. Методологічні аспекти конкурентоспроможності залізничного транспорту / Н. В. Якименко // Вісн. економіки трансп. і пром-сті : зб. наук.-практ. ст. / Укр. держ. акад. залізн. трансп. — Х., 2009. — № 28. — С. 104–109.

8. Якименко Н. В. Причини та наслідки виникнення кризових ситуацій на підприємствах залізничного транспорту / Дикань В. Л., Якименко Н. В., Плугіна Ю. А. // Економіка: проблеми теорії та практики : зб. наук. пр. / Дніпропетр. держ. ун-т. — Д., 2009. — Вип. 255, т. 6. — С. 1579–1590. (*Особистий внесок автора: визначено загрози корпоративній безпеці та розвитку підприємств залізничного транспорту*).

9. Якименко Н. В. Інструменти забезпечення конкурентоспроможності вітчизняного залізничного транспорту / Н. В. Якименко // Вісн. економіки трансп. і пром-сті : зб. наук.-практ. ст. / Укр. держ. акад. залізн. трансп. — Х., 2010. — № 29. — С. 239–243.

10. Якименко Н. В. Перспективи інтеграції транспортної політики країн СНД / Н. В. Якименко // Вісн. Хмельниц. нац. ун-ту. Сер. Економічні науки. — 2010. — № 1, т. 2. — С. 286–289.

11. Якименко Н. В. Консолідація можливостей промисловості та транспорту в умовах міжнародних транспортних коридорів як шлях призупинення кризових явищ в економіці України / В. Л. Дикань, Н. В. Якименко // Вісн. економіки трансп. і пром-сті : зб. наук.-практ. ст. / Укр. держ. акад. залізн. трансп. — Х., 2010. — № 30. — С. 11–16. (*Особистий внесок автора: визначено концептуальний підхід до усунення кризових явищ у промисловому і транспортному секторі економіки України*).

12. Якименко Н. В. Методологічні основи державного регулювання розвитку залізничного транспорту України / Н. В. Якименко // Вісн. економіки трансп. і пром-сті : зб. наук.-практ. ст. / Укр. держ. акад. залізн. трансп. — Х., 2010. — № 31. — С. 197–202.

13. Якименко Н. В. Задачі комплексного розвитку міжнародних транспортних коридорів в умовах світових інтеграційних процесів / Н. В. Якименко // Зб. наук. пр. Держ. екон.-технол. ун-ту транспорту. Сер. Економіка і управління. — К., 2010. —

Вип. 16. — С. 22–30.

14. Якименко Н. В. Соціальна відповідальність залізничного транспорту в аспекті розвитку високошвидкісного залізничного руху / Н. В. Якименко // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті : зб. наук. пр. / Одес. нац. мор. ун-т. — Одеса, 2011. — Вип. 34. — С. 148–157.

15. Якименко Н. В. Місія та стратегічні цілі залізничного транспорту / Н. В. Якименко // Проблеми економіки транспорту : зб. наук. пр. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. В. Лазаряна. — 2011. — Вип. 1. — С. 131–135.

16. Якименко Н. В. Концептуальні основи формування та функціонування логістичної системи залізничного транспорту України / Н. В. Якименко // Проблеми економіки транспорту : зб. наук. пр. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. В. Лазаряна. — 2011. — Вип. 2. — С. 139–142.

17. Якименко Н. В. Розвиток транспортно-логістично-промислових кластерів регіонів України / Н. В. Якименко, С. П. Міщенко // Вісн. економіки трансп. і пром-сті : зб. наук.-практ. ст. / Укр. держ. акад. залізн. трансп. — Х., 2011. — № 33. — С. 63–69. *(Особистий внесок автора: запропоновано формування вітчизняних транспортно-логістично-промислових кластерів).*

18. Якименко Н. В. Аспекти співпраці держав в галузі розвитку залізничних перевезень / Н. В. Якименко // Вісн. економіки трансп. і пром-сті : зб. наук.-практ. ст. / Укр. держ. акад. залізн. трансп. — Х., 2011. — № 34. — С. 244–250.

19. Якименко Н. В. Методика оцінки загального рівня розвитку підприємств залізничного транспорту / Н. В. Якименко, Ю. А. Пługіна // Вісн. економіки трансп. і пром-сті : зб. наук.-практ. ст. / Укр. держ. акад. залізн. трансп. — Х., 2011. — № 35. — С. 194–201. *(Особистий внесок автора: запропоновано перелік показників оцінки рівня розвитку організаційних характеристик підприємства).*

20. Якименко Н. В. Методичний підхід до оцінки рівня конкурентоспроможності підприємств залізничного транспорту / Н. В. Якименко, О. І. Калініченко // Вісн. Хмельниц. нац. ун-ту. Сер. Економічні науки. — 2011. — № 6, т. 1. — С. 40–43. *(Особистий внесок автора: запропоновано показники оцінки основних процесів забезпечення конкурентоспроможності підприємств залізничного транспорту).*

21. Якименко Н. В. Транспортно-логістична система як основа підвищення темпів економічного зростання в Україні / Н. В. Якименко // Зб. наук. пр. Держ. екон.-технол. ун-ту транспорту. Сер. Економіка і управління. — К., 2011. — Вип. 18, ч. 2. — С. 21–25.

22. Якименко Н. В. Інноваційні технології реалізації транзитних можливостей транспортної системи України / Н. В. Якименко // Вісн. економіки трансп. і пром-сті : зб. наук.-практ. ст. / Укр. держ. акад. залізн. трансп. — Х., 2011. — № 36. — С. 303–307.

23. Якименко Н. В. Нові принципи управління вітчизняною залізничною транспортною системою в умовах конкуренції на ринках перевезень / Н. В. Якименко // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті : зб. наук. пр. / Одес. нац. мор. ун-т. — Одеса, 2012. — Вип. 38(1). — С. 109–120.

24. Якименко Н. В. Система управління конкурентним потенціалом підприємств залізничного транспорту України / Н. В. Якименко // Вісн. Хмельниц.

нац. ун-ту. Сер. Економічні науки. — 2012. — № 2, т. 1. — С. 11–15.

25. Якименко Н. В. Управління конкурентоспроможністю залізничного транспорту в контексті реформування галузі / Н. В. Якименко // Економічний простір : зб. наук. пр. / Придніпр. держ. акад. буд-ва та архіт. — Д., 2012. — № 57. — С. 204–211.

26. Якименко Н. В. Державні механізми управління конкурентоспроможністю суб'єктів господарювання на основі формування промислово-транспортної системи України / Н. В. Якименко // Вісн. економіки трансп. і пром-сті : зб. наук.-практ. ст. / Укр. держ. акад. залізн. трансп. — Х., 2012. — № 37. — С. 291–295.

27. Якименко Н. В. Аспекти функціонування транспортно-логістичних кластерів в Україні та оптимізація управління їх потоковими процесами / Н. В. Якименко // Вісн. економіки трансп. і пром-сті : зб. наук.-практ. ст. / Укр. держ. акад. залізн. трансп. — Х., 2012. — № 38. — С. 297–301.

28. Якименко Н. В. Потенціал економічного зростання залізничного транспорту України в умовах конкуренції на глобальному ринку перевезень / Н. В. Якименко // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті : зб. наук. пр. / Одес. нац. мор. ун-т. — Одеса, 2012. — Вип. 39(2). — С. 130–139.

29. Якименко Н. В. Удосконалення принципів здійснення інвестиційно-інноваційної діяльності залізничного транспорту України / Н. В. Якименко // Економічний простір : зб. наук. пр. / Придніпр. держ. акад. буд-ва та архіт. — Д., 2012. — № 63. — С. 179–185.

30. Якименко Н. В. Методичний підхід до оцінки людського капіталу як умови забезпечення економічного зростання залізничного транспорту України / Н. В. Якименко // Маркетинг і менеджмент інновацій. — 2012. — № 3. — С. 206–211.

31. Якименко Н. В. Системно-структурний підхід до формування інституційного середовища залізничного транспорту / Н. В. Якименко // Вісн. економіки трансп. і пром-сті : зб. наук.-практ. ст. / Укр. держ. акад. залізн. трансп. — Х., 2012. — № 39. — С. 190–198.

– *тези доповідей на конференціях:*

32. Якименко Н. В. Ефективність створення мережі МТК в Україні / Н. В. Якименко // Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України : тези доп. IV Міжнар. наук.-практ. конф. (2–7 черв. 2008 р., Коктебель). — Х., 2008. — С. 18–19.

33. Якименко Н. В. Роль держави в вирішенні проблеми рухомого складу залізниць / Н. В. Якименко // Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте ЭКУЖТ 2008 : материалы III Междунар. науч.-практ. конф. (23–27 июня 2008 г., Судак). — К., 2008. — С. 304–305.

34. Якименко Н. В. Розвиток міжнародних транспортних коридорів – шлях до економічного росту економіки Харківського регіону / Н. В. Якименко // Програма роботи Міжнар. наук.-техн. конф. кафедр акад. та спец-ів залізн. трансп. і підпр-в (15-17 квіт. 2008 р., Харків). — Х., 2008. — С. 80.

35. Якименко Н. В. Фактори формування конкурентоспроможного транзитного потенціалу міжнародних транспортних коридорів / Н. В. Якименко // Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України : тези доп. V

Міжнар. наук.-практ. конф. (1–6 черв. 2009 р., Коктебель). — Х., 2009. — С. 29–30.

36. Якименко Н. В. Державна політика в галузі розвитку міжнародних транспортних коридорів України [Електронний ресурс] / Н. В. Якименко // Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте ЭКУЖТ 2009 : материалы IV Междунар. науч.-практ. конф. (21–30 дек. 2009 г., Судак). — Режим доступу: <http://ekuzt2009.detut.edu.ua>.

37. Якименко Н. В. Процеси контейнеризації та логістичні технології на залізничному транспорті України / Н. В. Якименко // Проблеми економіки транспорту : тези доп. IX Міжнар. наук.-практ. конф. (22–23 квіт. 2010 р., Дніпропетровськ). — Д., 2010. — С. 125.

38. Якименко Н. В. Альянс підприємств промисловості та транспорту на основі спільної інтелектуалізації діяльності / Н. В. Якименко // Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України : тези доп. VI Міжнар. наук.-практ. конф. (7–12 черв. 2010 р., Коктебель). — Х., 2010. — С. 192.

39. Якименко Н. В. Сучасний підхід до транспортно-логістичного забезпечення промислового виробництва / Н. В. Якименко // Наука в інформаційному просторі : тези доп. VI Міжнар. наук. конф. (16–17 верес. 2010 р., Дніпропетровськ). — Д., 2010. — Т. 5. — С. 116–117.

40. Якименко Н. В. Інвестиційне забезпечення розвитку міжнародних транспортних коридорів / Н. В. Якименко // Сучасні проблеми ефективності інноваційно-інвестиційного розвитку підприємства : тези доп. Міжнар. наук.-практ. конф. (25–26 листоп. 2010 р., Харків). — Х., 2010. — Ч. 2. — С. 61–63.

41. Якименко Н. В. Основні проблеми і перспективи співпраці держав СНД в галузі залізничного транспорту / Н. В. Якименко // Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте ЭКУЖТ 2010 : материалы V Междунар. науч.-практ. конф. (24–26 нояб. 2010 г., Яремче). — Днепропетровск, 2010. — С. 48–49.

42. Якименко Н. В. Логістична концепція розвитку залізничного транспорту в умовах глобалізаційних викликів / Н. В. Якименко // Програма роботи 73 Міжнар. наук.-техн. конф. кафедр акад. та спец-ів залізн. трансп. і підпр-в (12–13 квіт. 2011 р., Харків). — Х., 2011. — С. 73.

43. Якименко Н. В. Людський капітал залізничного транспорту / Н. В. Якименко, А. В. Аркатова // Проблеми і перспективи морського транспорту: технологія, управління, економіка, логістика, право : тези доп. 64 Всеукр. наук.-техн. конф. (15 квіт. 2011 р., Одеса). — О., 2011. — С. 18–19. *(Особистий внесок автора: надано характеристику людського капіталу залізничного транспорту).*

44. Якименко Н. В. Вирішення проблем якості залізничної техніки / Н. В. Якименко // Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України : тези доп. VII Міжнар. наук.-практ. конф. (30 трав. — 4 черв. 2011 р., Коктебель). — Х., 2011. — С. 104.

45. Якименко Н. В. Корпоративна система навчання як метод розвитку персоналу підприємств / Н. В. Якименко, Ю. О. Палієва // Проблеми і перспективи морського транспорту: технологія, управління, економіка, логістика, право : тези доп. 65 Всеукр. наук.-техн. конф. (3–6 квіт. 2012 р., Одеса). — О., 2012. — С. 10–13. *(Особистий внесок автора: обґрунтовано значення корпоративної системи навчання в процесах розвитку підприємств).*

46. Якименко Н. В. Шляхи економічного розвитку інфраструктури регіонального транспортного комплексу / Н. В. Якименко // Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України : тези доп. VIII Міжнар. наук.-практ. конф. (5–8 черв. 2012 р., Харків). — Х., 2012. — С. 47–48.

47. Якименко Н. В. Реалізація принципу об'єктивності відбору партнерів та пріоритетності захисту національних інтересів при здійсненні інвестиційно-інноваційної діяльності залізничного транспорту України / Н. В. Якименко // Передовые научные разработки: материалы VIII Междунар. науч.-практ. конф. (27 авг.–05 сент. 2012 г., Прага). — Прага, 2012. — С. 3-5.

## АНОТАЦІЯ

**Якименко Н.В. Методологічні аспекти управління процесами забезпечення економічного зростання залізничного транспорту України.** – На правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук за спеціальністю 08.00.03 – економіка та управління національним господарством. - Українська державна академія залізничного транспорту МОНмолодьспорту України, Харків, 2013.

Дисертацію присвячено розробленню теоретико-методологічних підходів, методичних основ і практичних рекомендацій щодо управління процесами забезпечення економічного зростання залізничного транспорту України в умовах трансформацій на макро- та галузевому рівнях.

У дисертації запропоновано комплексну методологію управління процесами забезпечення економічного зростання залізничного транспорту України як умови стійкого соціально-економічного розвитку національного транспортного ринку. Теоретично обґрунтовано цілісну концепцію управління інноваційною сприйнятливістю залізничного транспорту, сформовано теоретичну модель інституційного механізму управління процесами забезпечення надійності залізничної техніки, розроблено організаційно-методичний підхід до забезпечення інноваційної сприйнятливості залізничного транспорту на підставі формування залізничного виробничо-логістичного кластера, введено у науковий обіг категорію «потенціал економічного зростання». Удосконалено методичний підхід до вибору партнерів реалізації інноваційних проектів на залізничному транспорті України, класифікацію регуляторних інструментів економічного зростання залізничного транспорту, систематизацію загроз корпоративній безпеці залізничного транспорту відповідно до рівнів прояву в сучасних умовах господарювання, методичний підхід до оцінювання людського капіталу. Розвинено теоретичні положення щодо формування та розвитку інституційного середовища залізничного транспорту України та методичного підходу до оцінювання рівня корпоративної безпеки залізничного транспорту.

**Ключові слова:** економічне зростання, потенціал, стійкість, людський капітал, надійність, інституційне середовище, корпоративна безпека, кластер, якість, управління, інноваційна сприйнятливість, процес, конкурентоспроможність, залізничний транспорт.

## АННОТАЦИЯ

**Якименко Н.В. Методологические аспекты управления процессами обеспечения экономического роста железнодорожного транспорта Украины. – На правах рукописи.**

Диссертация на соискание ученой степени доктора экономических наук по специальности 08.00.03 - экономика и управление национальным хозяйством. - Украинская государственная академия железнодорожного транспорта МОНмолодьспорта Украины, Харьков, 2013.

Диссертация посвящена разработке теоретико-методологических подходов, методических основ и практических рекомендаций относительно управления процессами обеспечения экономического роста железнодорожного транспорта Украины в условиях трансформаций на макро- и отраслевом уровнях.

Разработана комплексная методология управления процессами обеспечения экономического роста железнодорожного транспорта Украины как условия устойчивого социально-экономического развития национального транспортного рынка. Она основывается на теоретико-методологических и методических подходах к инновационной восприимчивости и корпоративной безопасности железнодорожного транспорта, интегрированной надежности железнодорожной техники, модели отраслевой инновационной подготовки персонала, кластеризации и институциональному обеспечению необходимых изменений на мезо- и макроуровнях.

Обосновано целостную концепцию управления инновационной восприимчивостью железнодорожного транспорта, сформированную обобщением теоретических положений относительно сущности и факторов инновационной восприимчивости, разработкой бизнес-процесса управления инновационной восприимчивостью железнодорожного транспорта. Применение процессного подхода к управлению инновационной восприимчивостью железнодорожного транспорта позволило раскрыть основные процессы ее обеспечения, среди которых ключевая роль отведена планированию. Определена последовательность инициации цикла управления портфелем инвестиционно-инновационных проектов на этапе планирования инновационной восприимчивости железнодорожного транспорта.

Разработаны теоретические положения относительно формирования и развития институциональной среды железнодорожного транспорта Украины за счет уточнения содержания научной категории «институциональная среда железнодорожного транспорта», определения состава ее институций, институтов. Применение системно-структурного подхода к формированию институциональной среды железнодорожного транспорта позволило определиться со связями между основными его элементами, что обеспечивает согласование и реализацию экономических интересов институций железнодорожного транспорта.

Сформирована теоретическая модель институционального механизма управления процессами обеспечения надежности железнодорожной техники, который определяет правила взаимодействия субъектов обеспечения надежности на основе реализации их экономических интересов. Это позволило раскрыть управленческо-организационный подход к проблемам обеспечения надежности



железнодорожной техники, что влияет на состояние основных фондов железнодорожного транспорта. Определено, что процессы формирования и обеспечения надежности подвижного состава должны включать: 1) процессы поставщиков (производителей) подвижного состава; 2) процессы предприятий железнодорожного транспорта – владельцев (потребителей) подвижного состава; 3) процессы субпотребителей железнодорожной техники (аренды); 4) процессы потребителей железнодорожных услуг; 5) процессы обеспечивающей подсистемы. Для каждого из них определен владелец, руководитель, «вход», потребитель, поставщик процесса, ресурсы и критерии оценки. Необходимость количественного анализа реализации интересов субъектов обеспечения надежности подвижного состава позволила определить последовательность действий, среди которых особое внимание уделено показателям оценивания результативности реализуемости интересов.

Введено в научное обращение категорию «потенциал экономического роста». Разработано концепцию управления потенциалом экономического роста железнодорожного транспорта, которая основывается на адаптивно-когнитивном подходе к управлению и является теоретическим обоснованием формирования стратегии экономического роста железнодорожного транспорта.

Усовершенствовано методический подход к выбору партнеров реализации инновационных проектов на железнодорожном транспорте Украины, в основе которого находится матрица выбора, которая построена с учетом полезного эффекта от результата реализации и вида технологической платформы.

Предложено методический подход к оценке системы управления качеством предприятий железнодорожного транспорта, который основывается на идентификации процессов формирования качества и их подпроцессов.

Предложена модель системы отраслевого инновационного обучения, реализация которой создает базис необходимых изменений в процессах обеспечения экономического роста железнодорожного транспорта. Она формируется в отраслевом образовательно-научно-производственном комплексе, что обеспечивает интеграцию образования, науки и производства.

Определены приоритетные направления управления корпоративной безопасностью в контексте обеспечения экономического роста железнодорожного транспорта, что основывается на систематизации угроз корпоративной безопасности железнодорожного транспорта соответственно уровням проявления в современных условиях хозяйствования.

Усовершенствовано методический подход к оцениванию уровня корпоративной безопасности железнодорожного транспорта, который адаптирован к его специфике, учитывает функциональные сферы корпоративной безопасности, количественно измеряет интегрированную характеристику путем расчета интегрального показателя, уровень которого позволяет обосновать целесообразность реализации управленческих мероприятий.

**Ключевые слова:** экономический рост, потенциал, устойчивость, человеческий капитал, надежность, институциональная среда, корпоративная безопасность, кластер, качество, управление, инновационная восприимчивость, процесс, конкурентоспособность, железнодорожный транспорт.

**ABSTRACT**

**Iakymenko N.V. Methodological aspects of economic growth management of railway transport in Ukraine.**—Manuscript copyright.

Dissertation for the Doctor of Economics degree, major 08.00.03 - economics and management of the national economy. - Ukrainian State Academy of Railway Transport of Ministry of education and science, youth and sports of Ukraine, Kharkiv, 2013.

The dissertation is dedicated to the development of theoretical and methodological approaches, methodological grounds and practical recommendations for management of economic growth of railway transport in Ukraine under the conditions of transformations at the industry-based and macro levels.

In the dissertation the author proposes a comprehensive methodology for management of economic growth of railway transport in Ukraine as a condition for sustainable social and economic development of the national transportation market. The coherent concept of innovation susceptibility of railway transport is theoretically grounded, theoretical model of institutional mechanism for reliability management of railway technology is formed, organizational and methodical approach to innovation receptivity of railway transport is formed on the basis of formation of industrial and logistic cluster, the category of "potential economic growth" is introduced into scientific circulation. The methodical approach to selection of partners for implementation of innovative projects of the railways of Ukraine, the classification of regulatory instruments of economic growth of railway transport, arrangement of corporate security threats to railway transport according to the levels of manifestation in the modern business environment, methodical approach to evaluation of human capital are improved. Theoretical provisions on formation and development of institutional environment of railway transport in Ukraine and methodological approach to evaluation of corporate safety of railway transport are developed.

**Keywords:** economic growth, potential, stability, human capital, reliability, institutional environment, corporate security, cluster, quality, management, innovation receptivity, process, competitiveness, railway transport.

**Якименко Наталія Василівна**

**МЕТОДОЛОГІЧНІ АСПЕКТИ УПРАВЛІННЯ ПРОЦЕСАМИ  
ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОГО ЗРОСТАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО  
ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ**

Спеціальність 08.00.03 – економіка та управління національним господарством

**Автореферат**  
дисертації на здобуття наукового ступеня  
доктора економічних наук

Надруковано згідно з авторським оригіналом

Відповідальний за випуск

Н.Є. Каличева

---

Підписано до друку . . . 2013 р.  
Формат паперу 60x84 1/16. Друк різнограф.  
Папір офсетний. Обсяг 1,9 ум. друк. арк. Наклад 100 прим.  
Зам. № . Безкоштовно.

---

Видавництво УкрДАЗТ.  
Свідоцтво про державну реєстрацію ДК № 2874 від 12.06.2007 р.  
61050, Харків, майдан Фейєрбаха, 7  
Друкарня УкрДАЗТу, 61050, м. Харків, майдан Фейєрбаха, 7